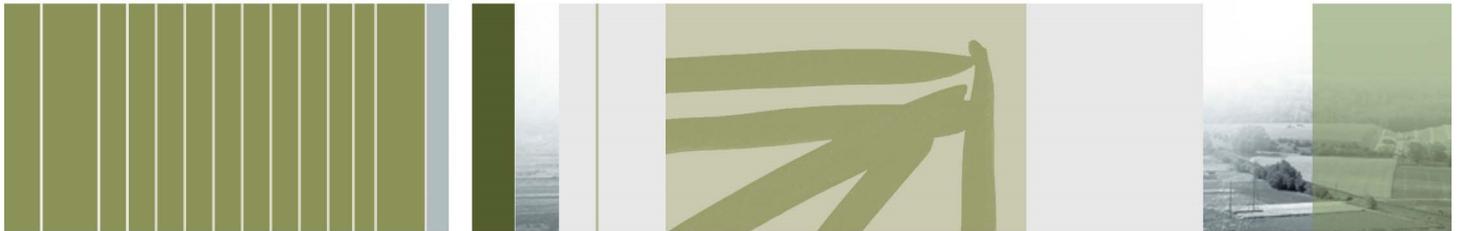




Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato



Piano direttore
cantonale



Modifiche del Piano direttore n. 11 – giugno 2018



Rapporto sulla consultazione ed esplicativo

per l'adozione ai sensi dell'art. 13 Lst

Scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese

Scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese

Scheda R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese

Scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto

Scheda R8 Grandi generatori di traffico

Scheda M7 Sistema ferroviario regionale

Scheda M8 Collegamenti ferroviari transfrontalieri
con l'Italia dal Mendrisiotto

Scheda M10 Mobilità lenta

Editore

Dipartimento del territorio

Autore

Sezione dello sviluppo territoriale,
Ufficio del piano direttore

Per ulteriori informazioni

Sezione dello sviluppo territoriale,
via Franco Zorzi 13, 6500 Bellinzona
tel. +41 91 814 25 91
fax +41 91 814 25 99
e-mail dt-sst@ti.ch, www.ti.ch/pd

© Dipartimento del territorio, 2018

Sommario

I. L'essenziale in breve.....	3
II. Oggetto della presente procedura di adozione.....	4
III. Sintesi della consultazione e risposte.....	5

ALLEGATI

1. Agglomerato del Locarnese: sintesi osservazioni e risposte.....	8
2. Agglomerato del Luganese: sintesi osservazioni e risposte.....	44
3. Agglomerato del Bellinzonese: sintesi osservazioni e risposte.....	70
4. Agglomerato del Mendrisiotto: sintesi osservazioni e risposte.....	84

I. L'essenziale in breve

La presente procedura di modifica del Piano direttore (PD) è volta ad adeguare le schede sugli agglomerati R/M2-5. Le modifiche permettono di integrare nel PD i risultati dei Programmi d'agglomerato di terza generazione (PA3) consegnati all'Autorità federale il 31.12.2016.

Le Commissioni regionali dei trasporti e il Cantone hanno allestito i Programmi d'agglomerato di terza generazione (PA3) e li hanno trasmessi alla Confederazione per il suo esame finalizzato alla determinazione del contributo federale per la realizzazione delle misure infrastrutturali (ai sensi della Legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato – LFIT, del 2006 e del più recente Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato-FOSTRA, del 2017).

I PA3 sono stati allestiti in base alle disposizioni federali secondo cui la *garanzia della partecipazione* è uno dei requisiti di base per l'entrata in materia sui Programmi d'agglomerato da parte della Confederazione. *L'informazione e partecipazione* è pure parte integrante della procedura di approvazione del Piano direttore (art. 11 Lst) e può essere delegata ad altri organismi, secondo gli articoli 11 cpv. 3 Lst e 8 cpv. 2 RLst.

In un'ottica di economia procedurale il Consiglio di Stato ha ritenuto opportuno coordinare le esigenze di informazione e partecipazione inerenti ai PA con quelle relative al PD e ha quindi delegato alle Commissioni regionali dei trasporti lo svolgimento della procedura di informazione e partecipazione del Piano direttore (ai sensi degli articoli 11 cpv. 3 Lst e 8 cpv. 2 RLst). La procedura svolta risponde quindi sia ai requisiti della Confederazione in materia di partecipazione per i PA, sia ai requisiti della Lst in materia di informazione e partecipazione per il Piano direttore cantonale.

Per i quattro Programmi d'agglomerato, le procedure di informazione e partecipazione sono state svolte tra dicembre 2015 e maggio 2016, più precisamente come indicato al capitolo III.

La documentazione posta in consultazione era composta dalle proposte dei quattro Programmi d'agglomerato di terza generazione comprensivi di un rapporto esplicativo e delle misure (la documentazione è elencata nel dettaglio al capitolo III). Alla consultazione hanno risposto in totale 49 comuni/enti/cittadini per il PAL3; 12 comuni/enti/cittadini per il PAM3; 23 comuni/enti/cittadini per il PAB3 e 12 comuni/enti/cittadini per il PALoc3 (il dettaglio è elencato al capitolo III).

L'insieme della documentazione, così come la versione in vigore di ogni scheda e la cartografia di base del Piano direttore, erano e sono tuttora disponibili su Internet all'indirizzo www.ti.ch/pd, dove è pure possibile reperire tutta la documentazione inerente all'attuale fase procedurale (adozione e pubblicazione).

Va anche ricordato che il CdS si è avvalso della facoltà concessa dalla Lst (art. 11 cpv. 3) di circoscrivere la consultazione ai Comuni e agli enti direttamente interessati. Gli atti sono stati depositati nelle cancellerie di tutti Comuni del comprensorio di competenza delle rispettive Commissioni regionali dei trasporti.

Il presente rapporto illustra i risultati della consultazione e indica in che modo le osservazioni e le proposte pervenute sono state considerate sia per il consolidamento del Programma d'agglomerato di terza generazione, sia in vista dell'adattamento del PD ai sensi dell'art. 13 Lst. In virtù della delega ricevuta per lo svolgimento della procedura di informazione e consultazione ai sensi dell'art. 11, la sintesi e le risposte alle osservazioni pervenute sono state allestite dalle Commissioni regionali dei trasporti. Il Consiglio di Stato fa sue le risposte formulate dalle Commissioni regionali dei trasporti. Il capitolo III illustra l'esito della consultazione elencando le osservazioni e le proposte pervenute come pure le rispettive risposte.

Nell'ambito della presente procedura i Comuni e gli altri enti interessati possono presentare ricorso al Gran Consiglio contro il contenuto degli adattamenti, entro quindici giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione, secondo le indicazioni del Bando pubblicato sul Foglio ufficiale.

II. Oggetto della presente procedura di adozione

La presente procedura di modifica del Piano direttore è volta ad integrare nel PD le modifiche che scaturiscono dai Programmi d'agglomerato di terza generazione (PA3) consegnati all'Autorità federale il 31.12.2016.

Le modifiche riguardano in primo luogo le schede sugli agglomerati R/M2-5 adottate dal CdS il 14.6.2014 e approvate dalla Confederazione il 16.10.2014. L'aggiornamento dei Programmi d'agglomerato implica inoltre puntuali modifiche alle schede R8, M7, M8 e M10.

Le schede toccate sono:

- Scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese
- Scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese
- Scheda R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese
- Scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto
- Scheda R8 Grandi generatori di traffico
- Scheda M7 Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia TILO
- Scheda M8 Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto
- Scheda M10 Mobilità lenta

Le modifiche si distinguono in aggiornamenti (art. 17 Lst) e adattamenti (art. 13 Lst), il bando pubblicato sul FU stabilisce i diritti correlati a queste procedure.

I Programmi d'agglomerato di terza generazione illustrano in modo dettagliato gli indirizzi e le misure ripresi ora nel PD nelle schede sopra elencate. Essi sono accessibili in forma digitale al seguente indirizzo: <https://www4.ti.ch/dt/dstm/temi/programmi-dagglomerato/programmi-dagglomerato/programmi-dagglomerato/pa-di-terza-generazione/> e nella loro versione cartacea presso l'Ufficio del Piano direttore.

Più precisamente:

Per il Programma d'agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3) (documenti datati 31 ottobre 2016):

- Rapporto esplicativo finale,
- Schede delle misure,
- Carte tematiche.

Per il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di terza generazione (PAM3) (documenti datati 31 ottobre 2016):

- Rapporto esplicativo finale,
- Schede sulle misure,
- Carte tematiche.

Per il Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione (PAB3) (documenti datati 31 ottobre 2016):

- Rapporto esplicativo finale,
- Schede sulle misure,
- Carte tematiche.

Per il Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3) (documenti datati 31 ottobre 2016):

- Rapporto esplicativo finale,
- Schede sulle misure,
- Carte tematiche.

III. Sintesi della consultazione e risposte

a. Oggetto della consultazione

La procedura di informazione e partecipazione svolta tra dicembre 2015 e aprile 2016 riguardava le proposte dei quattro Programmi d'agglomerato di terza generazione (PA3). I PA di terza generazione rappresentano un aggiornamento dei precedenti PA di seconda generazione, il cui consolidamento nel Piano direttore era già avvenuto nel 2014 nelle quattro schede sugli Agglomerati. L'aggiornamento delle schede di PD in base ai PA è un compito ricorrente: a ogni nuova generazione di PA occorre pertanto procedere anche all'aggiornamento delle schede di Piano direttore.

- Programma d'agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3) ⇔ Scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese,
- Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3) ⇔ Scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese,
- Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione (PAB3) ⇔ Scheda R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese,
- Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di terza generazione (PAM3) ⇔ Scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto.

In un'ottica di economia procedurale, la consultazione sui PA3 è stata svolta secondo i disposti della Lst (art. 11) e risponde quindi sia ai requisiti della Confederazione in materia di partecipazione per i PA, sia ai requisiti della Lst in materia di informazione e partecipazione per il Piano direttore cantonale.

Ritenuto che in virtù della Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto (12 marzo 1997), le Commissioni regionali dei trasporti sono competenti per l'allestimento dei Programmi d'agglomerato, la procedura di informazione e partecipazione ai sensi dell'art. 11 Lst è stata svolta in delega da tali Commissioni.

Gli atti relativi alla consultazione (elencati nei bandi di pubblicazione) erano stati depositati presso le cancellerie di tutti Comuni del comprensorio di competenza delle rispettive Commissioni regionali dei trasporti. Inoltre l'insieme della documentazione, così come la versione in vigore di ogni scheda e la cartografia di base del Piano direttore, erano e sono tuttora disponibili all'indirizzo www.ti.ch/pd come pure sui siti delle CRT: www.pal3.ch; www.crtm.ch; www.pab3.ch e www.locarnese.ch.

b. Periodo della consultazione

Le procedure di informazione e partecipazione ai sensi dell'art. 11 Lst sono state svolte nei seguenti periodi:

- PAL3: dal 23 dicembre 2015 al 29 febbraio 2016, su delega del 4 dicembre 2015 conferita dalla DSTM alla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL)
- PAM3: dal 18 febbraio al 4 aprile 2016, su delega del 17 dicembre 2015 conferita dalla DSTM alla Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM);
- PAB3: dall'11 aprile all'11 maggio 2016, su delega del 14 marzo 2016 conferita dalla DSTM alla Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB);
- PALoc3: dal 18 aprile al 18 maggio 2016, su delega del 14 marzo 2016 conferita dalla DSTM alla Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT).

c. Elenco degli istanti

Hanno partecipato alla consultazione i seguenti istanti, ordinati per agglomerato.

Agglomerato del Locarnese

In sintesi: 8 Comuni, 11 associazioni/enti/gruppi, 2 sezioni locali di partito e 2 privati cittadini. Più in particolare:

- Comuni di Ascona, Centovalli, Cugnasco-Gerra, Gambarogno, Gordola, Locarno, Minusio e Terre di Pedemonte.
- Aero Club Svizzero, Sezione Locarno,
- Alba-Associazione locarnese e bellinzonese per l'aeroporto cantonale,
- Associazione dei comuni della Vallemaggia (ASCOVAM),
- Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo (APM),
- Associazione traffico e ambiente (ATA)-Sezione della Svizzera italiana,
- Comitato "Nuovo piano viario Minusio",

- Corporazione borghese Locarno,
- Ente regionale per lo sviluppo Locarnese e Vallemaggia (ERSLVM),
- Movimento per il Gambarogno,
- Pro Velo Ticino,
- Unione contadini ticinesi e Segretariato agricolo,
- I Verdi del Locarnese,
- Partito Socialista, Sezione di Locarno,
- signor Roberto Aerni, azienda agricola, Gordola,
- signora Dorota Sala, Ascona.

Agglomerato del Luganese

In sintesi: 41 Comuni, 5 associazioni e 2 sezioni locali di partito. Più in particolare:

- Comuni di Alto Malcantone, Agno, Bedano, Bedigliora, Bioggio, Cadempino, Canobbio, Capriasca, Caslano, Collina d'Oro, Croglio, Cureglia, Curio, Grancia, Isonne, Lamone, Lugano, Manno, Massagno, Melide., Mezzovico-Vira, Monteceneri, Monteggio, Muzzano, Origgio, Porza, Pura, Savosa, Sorengo, Torricella-Taverne e Vezia.
- Associazione traffico e ambiente (ATA)-Sezione della Svizzera italiana,
- Associazioni di cittadini per il territorio del Luganese (Cittadini per il territorio-Gruppo di Massagno, VivaGandria, Uniti per Bré, Capriasca Ambiente, Associazione quartiere Bomborozzo, Carona e l'Arbostora, Cittadini per territorio-Pian Scairolo),
- Pro Velo Ticino,
- RailValley,
- Partito socialista, Sezione di Lugano,
- Un futuro per Ponte Tresa.

Agglomerato del Bellinzonese

In sintesi: 5 Comuni, 2 associazioni/enti/gruppi, 2 sezioni locali di partito e 5 privati cittadini. Più in particolare:

- Comuni di Arbedo-Castione, Giubiasco, Gnosca, Gorduno e Lumino,
- Associazione traffico e ambiente (ATA)-Sezione della Svizzera italiana,
- Pro VeloTicino,
- I Verdi e Bellinzona Vivibile,
- PPD e GG-Distretto di Bellinzona ,
- Signora Scherrer, Claro,
- Signora Laubli, Claro,
- Signora Monica Dellamonica Delcò, Lumino,
- Signor Massimo Corti, Giubiasco,
- Signor Renato Magginetti, Bellinzona.

Agglomerato del Mendrisiotto

In sintesi: 7 Comuni, 2 associazioni/gruppi, 1 sezione locale di partito e 2 privati cittadini. Più in particolare:

- Comuni di Balerna, Brusino Arsizio, Castel San Pietro, Chiasso, Coldrerio, Mendrisio, Riva San Vitale,
- Cittadini per il territorio, Mendrisio,
- Pro Velo Ticino,
- Insieme a sinistra, Mendrisio,
- Signor Marco Bernasconi, Mendrisio,
- Signor Florian Comment, Mendrisio.

d. Sintesi delle osservazioni scaturite dalla consultazione e risposte

Agglomerato del Locarnese: vedi allegato 1.

Agglomerato del Luganese: vedi allegato 2.

Agglomerato del Bellinzonese: vedi allegato 3.

Agglomerato del Mendrisiotto: vedi allegato 4.

ALLEGATO I

Agglomerato del Locarnese: sintesi osservazioni e risposte

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE DI TERZA GENERAZIONE – PALoc3
Informazione e partecipazione ai sensi dell'art. 11 Lst, svolta in delega dalla CIT (v. art. 8 RLst)
Pubblicazione dal 18 aprile al 18 maggio 2016

Rapporto sulla consultazione ai sensi dell'art. 20 RLst

1 Comune di Ascona

	Osservazioni
	Il Municipio approva le misure, in particolare quelle legate ad Ascona. Si chiede che nella prioritizzazione delle misure, si tenga conto del loro impatto finanziario sui Comuni, onde evitare la non realizzazione per mancanza di fondi.
	Risposta
	In vista della riunione CIT del 25.8.16, i Comuni sono stati informati sui costi complessivi del PALoc 3 e sono stati prospettati i conseguenti oneri finanziari a loro carico. Durante la riunione di plenum CIT, i delegati dei Comuni dovranno approvare l'elenco delle misure e le loro priorità sulla base delle loro disponibilità e scelte finanziarie.

2 Comune delle Centovalli

Masterplan Centovalli 2030	Osservazioni
	Il Comune sta lavorando per definire un piano di sviluppo che prevedrà delle misure del traffico. Di seguito alcuni punti che si vorrebbero inserire nel PALoc 3:
	1) Rinnovamento completo e automazione delle funivie Verdasio stazione - Rasa e Intragna - Pila - Costa, sia a favore dei residenti che dei turisti.
	2) Formazione di P&R a Intragna e Camedo per permettere l'utilizzo della Centovallina, anche in previsione della costituzione del Parco Nazionale del Locarnese.
	3) Sviluppo della Stazione di Intragna (nodo intermodale) e introduzione dell'orario cadenzato sulle tratte Intragna-Locarno (ogni mezz'ora) e Intragna-Camedo (ogni ora).
	4) Prolungamento di un solo chilometro della linea del bus FART che termina allo Zandone (Losone) sino a Golino.
	5) Completamento della ciclopista tra Cavigliano e Golino, nell'ambito della valorizzazione delle Golene della Melezza e della Maggia
	6) Sviluppare i concetti "Mobility", Bus alpino e Bike Sharing per ovviare al problema della raggiungibilità delle frazioni discoste dalla linea ferroviaria.
	Risposta
	1) Il Gran Consiglio, nella sua seduta dell'ottobre 2017, ha votato il credito necessario per il rinnovamento completo delle funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa nel Comune delle Centovalli (messaggio governativo 7370 del 11.07.2017).
	2) Il Piano per la gestione della mobilità e dei posteggi (del 29 luglio 2016), elaborato nell'ambito della "Fase di istituzione e del voto della Carta" (Fase 3) del progetto di Parco nazionale del Locarnese, prevede l'implementazione di 5 aree P+R all'esterno del perimetro del Parco (a Brissago, Cavigliano-Pedemonte, Intragna, Ascona e Losone), subordinate all'istituzione del Parco. I P+R di Intragna, Pedemonte e Brissago sono considerati fra le misure prioritarie, mentre a Camedo non è previsto alcun P+R.
	3) Potenziamento infrastruttura/offerta ferroviaria tramite la misura TP 3.1 (finanziamento PROSSIF 2030). La posizione di Intragna e lo spazio disponibile nel comparto della stazione non permettono la creazione di un interscambio tra TP e altri vettori di mobilità. Dal punto di vista TP i punti strategicamente più importanti lungo la linea ferroviaria Locarno-Camedo sono Ponte Brolla (accesso Vallemaggia) e Cavigliano (accesso Valle Onsernone).

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

3 Comune di Cugnasco-Gerra	
TP CmP 1.B – Riorganizzazione nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno-Muralto – TP 3.1 – Potenziamento ferrovia Locarno-Camedo	Osservazioni Con l'apertura della galleria di base del San Gottardo, la stazione FFS diventerà il terminale AlpTransit del locarnese. È previsto anche il potenziamento della ferrovia Locarno-Camedo (TP 3.1) in priorità C, finanziato da PROSSIF 2030. Ci sarà quindi un terminale AlpTransit che non troverà continuità nella rete di trasporto.
	Risposta Osservazione non chiara: il terminale AlpTransit avrà continuità nella rete di trasporto (potenziamento rete TP su gomma, potenziamento TILO, potenziamento Ferrovia delle Centovalli).
Stazione ferroviaria di Gerre di Sotto	Osservazioni Questione primaria per il Comune. Intenzione di realizzare una passerella ciclopedonale sopra la Riarena, in prossimità del campeggio Riarena e del CSSI.
	Risposta La misura è in contrasto con uno degli obiettivi principali dei PA (sviluppo centripeto <-> fermata TILO supplementare "nel verde"). L'utenza attuale e potenziale di Cugnasco e Gerra Piano è servita meglio tramite il potenziamento della linea bus regionale 311 (misura TP 3.4) che offre un servizio capillare nel comparto. Lo studio dell'ing. Lucchini, dimostra che la fermata di Gerre di Sotto risulta fortemente penalizzante per l'esercizio e i viaggiatori in transito (in termini di tempi di percorrenza) a fronte di un debole potenziale d'utenza.
TP 7 - nuova linea bus 7 collina-Minusio (Brione s. Minusio - Minusio TILO)	Osservazioni Con il potenziamento della linea 311, la misura potrebbe risultare superflua in quanto dall'asse del TP alla rete ferroviaria ci sarebbero solo alcune centinaia di metri da percorrere a piedi con un'offerta sincronizzata tra rete ferroviaria e trasporto su gomma.
	Risposta Si prende atto dell'osservazione. La misura è in Lista C e si rifà alla pianificazione TP PALoc 2. Un collegamento bus diretto Minusio-Brione s.M. non è ritenuto prioritario ma – a seconda dell'evoluzione della domanda TP – potrebbe essere interessante nel medio-lungo periodo. Lo studio Bonalumi del 2014 (sviluppo TP Locarno/Minusio-collina) ha messo in evidenza tutt'una serie di problemi infrastrutturali che andrebbero risolti per istituire un servizio bus nel comparto.
TP 8.1 - TP 8.2 - Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP: miglioramento informazione e standard delle fermate TP (lista A e B)	Osservazioni L'elenco si concentra solo su alcune località in ambito urbano.
	Risposta Non è possibile la realizzazione "a tappeto" di tali misure in tutte le fermate (notevole investimento). Si è preferito concentrarsi principalmente su alcune fermate, quelle principali, lungo le linee urbane 1 (Ascona - Locarno FFS - Tenero) e 7 (Locarno FFS - Losone).
TP 8.3 - Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP: implementazione di un sistema di gestione e informazione	Osservazioni Difficoltà nel comprendere come l'UFT possa ordinare un monitoraggio della qualità e al tempo stesso esimersi dal cofinanziare la tecnologia necessaria al rilevamento.
	Risposta Il rilevamento della qualità "ordinato" dalla Confederazione ma coordinato con i Cantoni (come committenti di prestazioni) e coinvolgendo anche le imprese di trasporto è già una realtà. Nel caso delle linee con funzione di collegamento nel trasporto regionale di viaggiatori (TRV) la Confederazione partecipa del resto al finanziamento delle indennità per il costo non coperto assieme a Cantone e Comuni nell'ambito dei mandati di prestazione: l'osservazione è pertanto in gran parte errata. Tuttavia, va sottolineato che è già in corso un progetto denominato "SIGE+" per migliorare l'informazione (dinamica) all'utenza tra Cantone Ticino e imprese di trasporto.
Corsie preferenziali	Osservazioni L'assenza di corsie preferenziali che diano stabilità agli orari pianificati, dà ai comuni la sensazione di impotenza e spreco di risorse in contrasto con gli obiettivi del PA.
	Risposta Il PALoc2 prevede la realizzazione di corsie preferenziali lungo i seguenti assi, a complemento di quanto già esistente: - Via R. Simen, Locarno - Via Locarno, Losone - Via Locarno, Ascona
ML 15 - Estensione progetto Bikesharing: Losone – Ascona – Muralto - Minusio – Tenero – Contra – Gordola – Cugnasco – Gerra – Lavertezzo (Piano)	Osservazioni La misura non può prescindere dalla richiesta di istituire una nuova fermata ferroviaria in zona Gerre di Sotto.
	Risposta Non condiviso, la rete Bike Sharing può funzionare anche senza la fermata TILO alle Gerre di Sotto. Qualora si proporrà una nuova fermata TILO alle Gerre di Sotto la rete Bike Sharing potrà essere estesa/adattata facilmente.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

4 Comune di Gambarogno

P3 - Parco botanico del Gambarogno e stagno Paron	Osservazioni
	Per il Parco Eisenhut e lo stagno Paron si ritiene che debba essere coinvolta l'Organizzazione turistica della Regione Locarno (misura regionale).
	Risposta
	È un Ente che sarà coinvolto nella procedura, ma non in quella di PA.
P8 - Progetto Rivalago del Gambarogno	Osservazioni
	Misura regionale.
	Risposta
	Proposta condivisibile in considerazione dell'importanza del percorso a lago per la strategia 1 spazi verdi – acqua – funzioni pubbliche – mobilità lenta, tuttavia l'informazione "regionale/locale" è stata eliminata dalle schede delle misure.
IN 9 - Verifica delle contenibilità dei PR nelle aree centrali con un buon libello di servizio TP	Osservazioni
	Anche le frazioni di Contone e Magadino andrebbero inserite nelle aree centrali con un buon livello di TP.
	Risposta
	Queste due zone non sono centrali nell'agglomerato. L'ubicazione discosta, la limitata estensione della zona edificabile, della densità e delle riserve disponibili non giustificano l'inserimento delle due frazioni nella strategia 2 sviluppo centripeto e TP. L'area lavorativa di Riazzino, data la qualità del TP, è considerata maggiormente strategica per l'agglomerato.
IN 10 - Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane	Osservazioni
	La strategia centripeta penalizza le zone periurbane. Per le zone litoranee che portano al confine con l'Italia si ritiene doveroso un potenziamento del TP (traffico di frontalieri e pendolari) indipendentemente dalla contenibilità dei PR.
	Risposta
	La strategia di sviluppo centripeto si pone quale obiettivo di favorire la crescita delle aree centrali ben servite dal TP. Lo scenario auspicato cerca di riequilibrare i tassi di crescita (bassi nelle aree centrali) rispetto allo scenario Trend. Questa strategia non vuole indebolire le aree periferiche ma rafforzare l'intero agglomerato riducendo il traffico, riqualificando gli insediamenti e valorizzando il paesaggio.
IN 11 - Indirizzo prioritario e gestione delle residenze secondarie.	Osservazioni
	Conversione abitazione secondarie in primarie condiviso. Da Vira a Dirinella c'è una forte presenza di residenze secondarie che, per la conversione a primarie, necessiterebbero di un buon TP.
	Risposta
	L'obiettivo della misura è il contenimento dell'eccessiva dispersione degli insediamenti nelle aree periurbane e suburbane non adeguatamente servite dal TP. Ogni Comune deve elaborare un concetto per la regolamentazione della residenza secondaria, traducendone i risultati in atti di pianificazione locale. La riconversione a residenza primaria è un obiettivo per le zone centrali e ben servite dal TP. La procedura è già stata adottata dal Comune di Gambarogno nell'ultima variante di PR.
TP 9 – Riorganizzazione nodo intermodale alla fermata TILO di S. Nazzaro	Osservazioni
	Non si precisa la necessità di spostamento dell'imbarcadere. Il progetto è importante in funzione del TP. È necessario completare la proposta con una cadenza semi oraria tra Cadenazzo e S. Nazzaro.
	Risposta
	Lo spostamento del debarcadere è un progetto comunale che ovviamente si inserisce perfettamente nel quadro del futuro nodo d'interscambio. Si parte dal presupposto che l'attuale servizio tra Locarno e il Gambarogno (oggi navetta con cadenza oraria Locarno–Magadino) potrà essere mantenuto anche in futuro.
Nuova misura	Osservazioni
	Occorre prevedere un nuovo collegamento TP con il quartiere Orgnana (Magadino), già discusso con l'Ufficio trasporti del Cantone.
	Risposta
	Un nuovo servizio TP per il quartiere Orgnana potrebbe essere giustificato nel medio termine, tenendo conto dell'evoluzione della popolazione nel comparto. Già oggi esiste un servizio "scuolabus" che potrebbe essere sviluppato/generalizzato a beneficio di tutta la popolazione. Si decide pertanto di prevedere con una misura, una nuova linea 327 Magadino–Orgnana con priorità C: tutti gli aspetti del caso (infrastrutturali e di offerta) dovranno essere approfonditi coinvolgendo il Comune.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Nuova misura	Osservazioni
	Potenziamento linea TILO S30 con collegamenti più intensi nelle fasce orarie 6-8 e 16-18.
	Risposta Si tratta di una proposta che esula dall'approccio rispettivamente dai contenuti del PALoc 3. Va analizzata nell'ambito dello sviluppo transfrontaliero dell'offerta TILO.
Nuova misura	Osservazioni
	Trasporto su lago, pubblico e privato, non presente nelle schede PALoc 3, che potrebbe sfruttare gli attracchi temporanei già pianificati.
	Risposta Al momento la problematica non è gestibile a livello di PALoc: sono in effetti in corso contatti bilaterali con l'Italia. Potrebbe diventare tema di PALoc 4. Nel limite del possibile nel rapporto finale del PALoc 3 sarà fatto accenno ad eventuali sviluppi.
Nuova misura	Osservazioni
	Necessità di studiare una soluzione alternativa su rotaia al problema della sempre maggior presenza di autoarticolati su gomma nel Gambarogno.
	Risposta Il tema esula dalle competenze di PALoc.
ML 5.1 – Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "nuovo collegamento Magadino – Tenero/Gordola, con passerella sul Ticino	Osservazioni
	Il percorso dovrà essere collegato con la ciclovia in fase di realizzazione PALoc 2 in zona Forte Olimpo. È necessario che la realizzazione avvenga con un fondo in "duro" e che il tragitto sia ben illuminato (per spostamenti utilitari).
	Risposta Si prende atto dell'osservazione. Il percorso riprende il tracciato PUC.
ML 5.3 - Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: collegamento tra Cadepezzo e Cadenazzo lungo la ferrovia	Osservazioni
	Non è considerata la nuova pista ciclabile che verrà realizzata in zona Ponte Trodo, come pure l'attraversamento del riale Trodo che permetterà un allacciamento al ponte sul Fiume Ticino. Si propone che il collegamento Quartino-Cadenazzo si sviluppi a nord della ferrovia fino all'altezza del passaggio livello in zona Monda, per passare a sud della linea ferroviaria in direzione stazione di Cadenazzo. Misura di interesse regionale.
	Risposta La misura è in priorità C data l'assenza di un progetto. Un eventuale studio sul tema, dovrà tenere conto dell'osservazione in esame.
da ML 8.1 a ML 8.6 - Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili utilitari Gambarogno	Osservazioni
	Le misure sono da ritenersi di interesse regionale.
	Risposta Le misure da ML 8.2 a ML 8.6 sono di interesse regionale. La misura ML 8.1 è di interesse locale poiché esiste già un percorso regionale alternativo.
ML 8.4 – 8.5 – 8.6 – Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili utilitari Gambarogno	Osservazioni
	Lo studio preliminare è confermato dal Municipio con le seguenti tempistiche: <ul style="list-style-type: none"> • ML 8.4 Nazzaro- Porto – priorità C • ML 8.5 Porto - priorità A • ML 8.6 Porto – Dirinella – priorità A
	Risposta Priorizzazione da ridefinire in base alle disponibilità finanziarie cantonali (necessità di ridurre i costi).
ML 10 - Formazione marciapiede ciclopedonale "Quartino"	Osservazioni
	La ciclovia Quartino-Magadino di PALoc 2 non è mai citata. La misura deve essere riconosciuta come d'interesse regionale.
	Risposta La messa in sicurezza dei collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino è già stata affrontata nel PALoc 2 con la misura INF 4, di interesse regionale. La misura ML 10 è inserita in priorità C nel PALoc 3, con interesse regionale.
ML 12 - Concezione di un piano di mobilità lenta di agglomerato (carta della mobilità sostenibile)	Osservazioni
	si chiede di inserire anche il Comune di Gambarogno fra i principali attrattori.
	Risposta Si prende atto dell'osservazione: opinione di principio favorevole in relazione alla realizzazione del collegamento tra Tenero e Magadino (ML 5.1)
ML 15 - Estensione progetto Bikesharing: Losone – Ascona – Muralto – Minusio – Tenero-Contra – Gordola – Cugnasco-Gerra – Lavertezzo (Piano)	Osservazioni
	si chiede di inserire anche il Comune di Gambarogno.
	Risposta Si conferma l'inserimento del Comune della misura ML 15.
TIM 25 - Attualizzazione censimento e sviluppo strategia di gestione posteggi pubblici	Osservazioni
	Il concetto deve essere esteso a tutto il territorio del Gambarogno. Occorre quindi anche aggiornare l'allegato 5.
	Risposta Non si capisce a quale allegato 5 si fa riferimento: l'allegato 05 del Rapporto PALoc 3 tratta di Posti-letto nelle strutture alberghiere/ha.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Occorre aggiornare gli allegati in base alle eventuali osservazioni.

Si richiede un eventuale incontro con CIT per supportare le argomentazioni.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

5 Comune di Gordola

ML 13 - Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: pista ciclabile via al Fiume - fermata TILO - via S. Gottardo a Gordola	Osservazioni
	Percorso da correggere. (prendere contatto con l'Ufficio tecnico per i dettagli)
	Risposta
	Il percorso è stato corretto.
Nuova misura	Osservazioni
	Riqualifica stazione ferroviaria a Gordola, compreso il Park&Rail
	Risposta Le FFS realizzeranno una nuova fermata TILO a Gordola, in sostituzione dell'esistente, con diversa procedura rispetto al PALoc (progetto ferroviario). Il Park&Rail è previsto dalla misura pianificatoria IN 5 PALoc 3 e dovrà quindi essere integrato nel PP del comparto S. Maria (nel corso dell'anno 2017 è stato svolto un mandato di studio in parallelo che ha richiesto esplicitamente l'integrazione di un P+R).
Nuova misura	Osservazioni
	Potenziamento linea 1 bus: ritenuta di valenza regionale, si chiede di prestare attenzione ad una corretta ripartizione dei costi.
	Risposta La ripartizione dei costi varia in base alle diverse misure: misura locale (a carico del comune), misura PPI (50% comune, 50% cantone), misura regionale con interesse particolare di un comune (35% Comune e restante ripartito tra Cantone e Agglomerato), misura condivisa tra Cantone e Agglomerato (65%-35%)
Nuova misura	Osservazioni
	Riqualifica e valorizzazione alveo fiume Verzasca: inserirla come misura di paesaggio.
	Risposta Proposta interessante, inserita con la misura P 9.2.
Nuova misura	Osservazioni
	Rifacimento del ponte sulla ferrovia in via Centro Sportivo, in stretta relazione con il doppio binario FFS, ciclopista e con un netto miglioramento della ML.
	Risposta Incontro con il Comune di Gordola sul tema.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

6 Comune di Locarno

P 4.1 - Parco urbano del delta del fiume Maggia - P4.2 - Golene dei fiumi Melezza e Maggia - P4.3 - Ponte Brolla	Osservazioni
	Interesse per il progetto modello. L'impegno sarà il coordinamento dei vari interventi.
	Risposta Si prende atto dell'osservazione.
P8 - Progetto Rivalago del Gambarogno	Osservazioni
	Si chiede conferma che nella misura sia compreso solo il mandato di studio per il PMAX della nuova passeggiata a lago che successivamente andrà finanziata con altri fondi.
	Risposta Allo stato attuale per la misura inserita non si possono garantire le modalità di finanziamento.
IN 1 – Riquilifica urbanistica comparto stazione FFS Locarno – Muralto	Osservazioni
	Si chiede un chiarimento sul fatto che per la misura CmP1A del PALoc 2 sia stato approvato il credito quadro degli interventi previsti nella prima tappa (eccezione autosilo) ma che la seconda tappa della misura sia inserita in PALoc 3 come misura non cofinanziabile. Si chiede inoltre che vengano considerati gli effetti di un'eventuale moderazione del traffico in quest'area. Si chiede un approfondimento dei costi.
	Risposta Il progetto di riquilifica previsto è stato modificato (Mandato di studio in parallelo concluso a fine 2016).
IN 3 - Riquilifica urbanistica quartiere ai Saleggi a Locarno	Osservazioni
	Dato il MSP promosso dalla Città, si informa che è stato votato il relativo credito e che si potrà procedere con l'implementazione.
	Risposta Si prende atto dell'informazione.
IN 6 - Riquilifica asse urbano principale	Osservazioni
	Per via Franzoni è stato assegnato un mandato per uno studio urbanistico. Via Luini legata alla misura INF 21.1.
	Risposta Si prende atto dell'informazione. Lo studio è stato ricevuto. La misura IN 6 è stata suddivisa in base agli assi urbani. La misura che interessa la via Franzoni è la IN 6.1 con priorità A.
IN 7 - Riquilifica asse urbano secondario	Osservazioni
	Il Comune è d'accordo per l'inserimento di via Balestra tra le tratte interessate. Al momento non è possibile definire precisamente i termini precisi di riquilifica.
	Risposta Si prende atto dell'informazione. La misura, suddivisa in base agli assi urbani, ora è la ML 7.1, con priorità B.
IN 8 - Riquilifica Largo F. Zorzi a Locarno	Osservazioni
	Il mandato è stato assegnato. L'orizzonte temporale B è lontano, in relazione all'eventuale ampliamento dell'autosilo. Si chiede di eventualmente anticipare i lavori in priorità A o in alternativa di togliere la misura dal PALoc.
	Risposta Progetto urbanistico inserito in priorità A.
IN 9 – Verifica della contenibilità dei PR nelle aree centrali con un buon livello di servizio PT	Osservazioni
	Misura piuttosto vaga ma congruente alla strategia delineata nel rapporto.
	Risposta Si prende atto dell'osservazione.
IN 11- Gestione delle residenze secondarie	Osservazioni
	Normativa comunale adeguata. Disponibilità a fornire i dati per un'implementazione analoga negli altri Comuni.
	Risposta Si prende atto dell'informazione.
IN 12- Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno	Osservazioni
	Il Municipio è disposto a rinunciare all'attuazione della misura, ritenuto che nel quartiere verrà investito già molto per garantire una riquilifica globale all'asse urbano di via Franzoni.
	Risposta Misura da mantenere in quanto rafforza la strategia 2 sviluppo centripeto e TP (tutte le aree centrali dispongono di una misura corrispondente). Si tratta di un'area centrale strategica con importanti riserve e potenziali di riquilifica.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

IN 14 - Riduzione parcheggi e riqualifica spazi pubblici	Osservazioni
	La città ha in parte anticipato la misura con uno studio sui posteggi pubblici e privati. Piano del traffico del PR trasmesso a dicembre in Cantone per esame preliminare (concetto cardine: creazione di parcheggi in struttura al posto di quelli in superficie). Si chiede una precisazione sulla correlazione con la misura TIM 25 in priorità A.
	Risposta
	Si resta in attesa dello studio. L'obiettivo è la riqualifica degli spazi pubblici delle aree centrali attraverso una strategia coordinata per la gestione dei parcheggi pubblici e il contenimento del TIM.
TP CmP 1.B - Riorganizzazione nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno - Muralto	Osservazioni
	Non è citata la correlazione con la IN 1. Da verificare le tempistiche e quanto graverà l'investimento sui costi del PA.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
TP 3.3 - Potenziamento linea bus regionale Linea 316 Locarno -Brissago	Osservazioni
	Il Comune esprime scetticismo sull'efficacia della misura, poiché l'attuale linea mostra risultati modesti e, in assenza di una verifica di plausibilità, è difficile potersi esprimere. Preoccupazione sull'onere sui Comuni e sul rischio della mancata concretizzazione della misura se ritenuta indispensabile dell'ARE.
	Risposta
	La linea in questione servirà in maniera sistematica (bidirezionale) il quartiere Saleggi mentre non eseguirà più l'anello di Ascona con vantaggi per l'utenza diretta a Brissago: la cadenza ogni 30 minuti costituisce pertanto un elemento importante della futura offerta TP. Va sottolineato che in primo luogo la linea già oggi ha la cadenza alla mezz'ora nelle ore di punta (in particolare pomeriggio/sera) tutti i giorni della settimana, pertanto l'aumento delle prestazioni sarà molto inferiore rispetto alle misure analoghe TP 3.1 e 3.2. In secondo luogo, trattandosi di una linea regionale, il finanziamento dell'indennità per il costo non coperto è a carico di Confederazione, Cantone e tutti i Comuni del Cantone.
TP 5.1 - Nuova linea bus circolare Linee diametrali 3 e 4 Collina – città (Brione s. Minusio – Stazione FFS – Lido)	Osservazioni
	Data l'esistenza di uno studio di fattibilità, il Comune dà l'adesione per procedere con l'approfondimento per delineare l'incidenza finanziaria. Occorre un corretto inserimento nel contesto del comparto stazione FFS.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
TP 5.2 - Nuova linea bus 6 Linea circolare della collina – città (Orselina – Locarno Monti – stazione FFS)	Osservazioni
	Dato lo studio di fattibilità, si chiede l'anticipazione in B.
	Risposta
	La misura è in Lista C e sarà l'evoluzione dell'utenza a indicare la sua necessità o meno. Le nuove linee bus 3 e 4 (TP 5.1) saranno quelle principali ad assicurare i collegamenti tra Locarno Stazione e la collina (Locarno Monti, Orselina, Brione) – con coincidenze funzionali con i treni TILO. La presente misura costituisce invece un complemento d'offerta (potenziamento) da implementare in caso di forte aumento della domanda TP da e per la collina. Contrariamente alle linee 3 e 4, la linea 6 fungerebbe da anello principalmente per i collegamenti all'interno dell'agglomerato (quindi senza coincidenze pianificate con i treni TILO).
TP 8.1 - 8.2 - 8.3 – Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP	Osservazioni
	Il Municipio ha avviato uno studio per un eventuale spostamento delle fermate di Piazza Castello e via della Pace. Per la misura TP 8.3, si ritiene che gli enti responsabili debbano essere le aziende di trasporto e non i Comuni.
	Risposta
	Si prende atto dell'avviamento dello studio; i risultati permetteranno di verificare la fattibilità.
TP 9 - Riorganizzazione nodo intermodale alla fermata TILO di S. Nazzaro	Osservazioni
	Sarà importante chiarire le competenze per l'attuazione delle varie opere, distinguendo tra quelle legate al TP e quelle di valenza urbanistica, per disporre di dati finanziari attendibili per definire una quota parte a carico dei Comuni CIT.
	Risposta
	Si condivide l'osservazione. Per ogni misura sono specificate la responsabilità dell'opera e le modalità di finanziamento.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

ML 3.1 – Asse di collegamento e di transizione a lago: ‘nuova passerella sulla Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi’	Osservazioni
	Non ha senso citare il progetto approvato da Ascona. Al momento non si è in grado di elaborare uno studio di fattibilità. Il Comune si domanda però cosa accadrebbe se si anticipasse la realizzazione. Si rileva che la posizione ideale sarebbe in prossimità della foce, per un collegamento diretto.
	Risposta
	La misura, ripresa dal PALoc 2 (priorità B), è inserita in priorità B: una passerella in prossimità della foce risulta di difficile realizzazione dato l’inserimento in un contesto di protezione della natura sulla sponda della foce lato Ascona (zona protetta) e i possibili problemi con il Castello del Sole. La posizione della passerella tra Via G. Canevascini (Locarno) e Via Muraccio (Ascona) permette di raggiungere tutto il comprensorio urbanizzato del delta, sia sponda Locarno sia sponda Ascona, rimanendo dunque in ambito urbano (maggiore fruibilità ed efficacia rispetto ad una eventuale ubicazione a valle, verso la foce del fiume Maggia).
ML 4.1 – Completamento della rete del traffico lento nell’agglomerato: ‘priorizzazione attraversamenti pedonali Locarno attraversamenti pedonali Locarno Cinque Vie’	Osservazioni
	Si conferma che lo studio preliminare è avviato. Andrebbe citata la correlazione con le misure di PALoc 2 TP1/TP4.
	Risposta
	Misura stralciata dal PALoc 3. Portata avanti con le misure di PALoc 2.
ML 5.1 – Completamento della rete del traffico lento nell’agglomerato: nuovo collegamento Magadino.	Osservazioni
	La misura è condivisa, ritenuto che il committente sia il Cantone. Si segnalano i conflitti del tracciato, registrati con lo studio preliminare, in prossimità della fattoria dei Borghesi.
	Risposta
	Il percorso rispetta il tracciato PUC.
ML 5.2 – Completamento della rete del traffico lento nell’agglomerato Cugnasco-Gerra – Alla Monda/Contone, con passerella sul Ticino	Osservazioni
	Il Committente dovrebbe essere il Cantone. Si chiede di valutare la possibilità di portarla in priorità B (da C).
	Risposta
	Si ritiene di mantenere la misura in priorità C.
ML 6 – Miglioramento strutture: Bike & Ride (B+R)	Osservazioni
	Con il Comune di Ascona si sta lavorando per creare una rete sul territorio trovando una soluzione di nuove postazioni per biciclette. Le postazioni coperte vanno ridotte allo stretto indispensabile.
	Risposta
	Si prende atto dell’osservazione.
ML 8.1-8.6 – Messa in sicurezza collegamenti ciclopedonali utilitari nel Gambarogno	Osservazioni
	Misura complessa e articolata. Sarà importante affrontare il tema dei costi. Si ricorda che un intervento simile sulla tratta Solduno-Ponte Brolla è stato giudicato finanziariamente non sostenibile (PALoc 2).
	Risposta
	Per ogni misura saranno specificate la responsabilità dell’opera e le modalità di finanziamento. La prioritizzazione delle misure e il conseguente peso finanziario del PALoc 3, sarà poi convalidato dalla CIT.
ML 12 – Concezione di Piano di mobilità lenta di agglomerato	Osservazioni
	La misura comporta un coordinamento regionale. Si vuole capire in che modo e a chi i Comuni potranno assegnare il mandato per la gestione del piano. Sarebbe auspicabile che il compito sia assunto dalla CIT.
	Risposta
	Si prende atto dell’osservazione.
ML 14 – Completamento della rete del traffico lento nell’agglomerato: ‘marciapiede ciclabile/pedonale lungo Via S. Gottardo a Gordola’.	Osservazioni
	Si condivide la misura. Si chiede a titolo informativo se è possibile ricevere lo studio di fattibilità elaborato da Gordola.
	Risposta
	Si prende atto dell’osservazione. Lo studio consegnato al DT non è risultato soddisfacente. Tuttavia si è deciso di mantenere l’intervento con la misura TIM 11.2, in priorità B, sottolineando la necessità di approfondire ulteriormente lo studio.
ML 15 – Estensione progetto Bikesharing: Losone – Ascona – Muralto – Minusio – Tenero-Contra – Gordola – Cugnasco-Gerra – Lavertezzo (Piano)	Osservazioni
	Si attende conferma del mandato all’Ufficio tecnico da parte della CIT. L’intenzione è quella di attuare la misura nel minor tempo possibile, indipendentemente dal PALoc.
	Risposta
	Si prende atto dell’osservazione.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

ML 16 – Piani a favore della mobilità scolastica e della mobilità per persone anziane nei Comuni dell'agglomerato del Locarnese.	Osservazioni
	Si prende atto della misura. Si conta sul sostegno del Cantone, ritenuto che da parte del Comune la misura è già in atto. Cosa comporta questo nell'inserimento nel PALoc 3 in priorità A?
	Risposta Misura prettamente strategica per il Comune di Locarno.
TIM 2 – Introduzione modello UPI 50/30 a Losone, Tenero, Gordola e Cugnasco-Gerra, Lavertezzo (Piano)	Osservazioni
	La strada cantonale è interamente sul territorio di Locarno. Il Cantone non è citato neanche come "ente coinvolto". Si informa che per la zona30 nel quartiere Gerre di Sotto, c'è un progetto che verrà concretizzato nei prossimi 2-3 mesi.
	Risposta La proprietà della strada non determina il responsabile della misura. L'orizzonte di 2-3 mesi esula dalla fascia di competenza del PALoc 3.
TIM 11 – Messa in sicurezza via Dr. G. Varesi, Locarno	Osservazioni
	Il mandato è stato assegnato come convenuto. Si concorda con l'inserimento in priorità A.
	Risposta Lo studio è stato ricevuto. La misura, ora denominata TIM 11.1, è inserita in priorità B.
TIM 18 – Riorganizzazione della Viabilità a Solduno	Osservazioni
	Si conferma che lo studio di fattibilità è in corso. Incertezza sul fatto che si possano trovare soluzioni valide con costi ragionevoli. Ci si augura di poter rispettare la priorità A.
	Risposta Si prende atto dell'osservazione. Lo studio è stato ricevuto. La misura è inserita in priorità A.
TIM 19 – Riorganizzazione della viabilità e del nodo intermodale di Ponte Brolla	Osservazioni
	La Città sostiene la misura e la concretizzazione in tempi brevi. Il committente dovrà essere il Cantone.
	Risposta La misura è inserita in priorità A. Si conferma il Cantone come ente responsabile.
TIM 20 – Misure di miglioria / messa in sicurezza della viabilità della tratta Solduno – Ponte Brolla	Osservazioni
	Misura correlata alla TIM 19.
	Risposta La misura è stata spostata in priorità B, per non sovraccaricare i costi complessivi PALoc 3.
TIM 21.1 – Riquilifica assi urbani nell'agglomerato (Locarno)	Osservazioni
	Inserire la correlazione con misure IN 6 – 7- 8. Si concorda sulla necessità di approfondire le priorità a seconda dell'esito degli studi.
	Risposta La misura è stata suddivisa in ulteriori misure in base agli assi urbani, con priorità B/C in base al livello di approfondimento della misura.
TIM 22 – Gestione centralizzata degli impianti semaforici nel Locarnese	Osservazioni
	La misura ha senso solo se si ripristinano i nodi semaforici in Piazza Stazione. Andrebbe studiata una differente organizzazione viaria del nodo del Debarcadere e andrebbe inserita la correlazione con TP CmP 1.B e IN1.
	Risposta Si prende atto dell'osservazione e si conferma la correlazione con le misure citate.
TIM 23 – Elaborazione piani di mobilità aziendale per i comparti strategici.	Osservazioni
	Questione trattata dal Municipio con il progetto LOSEMOS. Nella misura non è chiaro se saranno da adottare interventi costruttivi particolari. Bisogna puntare maggiormente sull'iniziativa autonoma delle aziende.
	Risposta Si prende atto dell'osservazione.
TIM 24 – Messa in sicurezza punti critici della rete viaria	Osservazioni
	In diversi casi è il Cantone competente, mentre per l'incrocio via Luini – via della Posta il tema sarà affrontato con il nuovo progetto legato alla riquilifica degli assi urbani (TIM 21.1).
	Risposta Si prende atto dell'osservazione.
TIM 25 – Attualizzazione censimento e sviluppo strategia di gestione posteggi pubblici	Osservazioni
	Necessità di capire la correlazione con la IN14. A breve consegna dallo studio Allievi di uno studio strategico sui posteggi pubblici e privati. Si insiste che non si devono adottare provvedimenti eccessivamente pesanti, favorendo le aree periurbane disincentivando lo sviluppo centripeto.
	Risposta Si prende atto dell'osservazione.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

7 Comune di Minusio

TP 7 – Nuova linea bus 7 collina-Minusio (Brione s. Minusio – Minusio TILO)	Osservazioni	La misura non è citata nel rapporto esplicativo. Si chiede che venga ripresa. Si chiede che la misura sia anticipata in fase B.
	Risposta	La misura è in Lista C e si rifà alla pianificazione TP PALoc 2. Un collegamento bus diretto Minusio–Brione s.M. non è ritenuto prioritario ma – a seconda dell'evoluzione della domanda TP – potrebbe essere interessante nel medio-lungo periodo. Lo studio Bonalumi del 2014 (sviluppo TP Locarno/Minusio-collina) ha messo in evidenza tutt'una serie di problemi infrastrutturali che andrebbero risolti per istituire un servizio bus nel comparto.
TP 8 – Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP	Osservazioni	Si chiede che venga data la possibilità ai Comuni di usufruire degli aiuti finanziari per facilitare la realizzazione delle fermate.
	Risposta	La misura è ora suddivisa in TP 8.1 – 8.2 – 8.3. Per le misure TP 8.1 e 8.2 si auspica un cofinanziamento alla Confederazione, mentre la misura TP 8.3 non si prevedono costi nel PALoc 3, ma costi di gestione suddivisi secondo specifica chiave di riparto.
ML – Via alla Riva	Osservazioni	Si insiste affinché la messa in sicurezza della strada pedonale alla Riva e la valorizzazione del comparto a lago sia inserita tra i progetti da elaborare. Si ritiene la misura di interesse regionale.
	Risposta	Misura PALoc 2. Sono attualmente in corso delle riflessioni sull'identificazione di possibili soluzioni.
ML 3.2 – Asse di collegamento e di transizione a lago: 'nuovo collegamento pedonale a lago a Tenero'.	Osservazioni	Si richiede la correzione del titolo (includere Minusio).
	Risposta	Il titolo della misura è stato aggiornato e corretto.
TIM 13 – Messa in sicurezza di via R. Simen, Minusio e Via G.G. Nessi, Muralto	Osservazioni	Esplicitare la funzione della via Simen come strada di quartiere. Data la conferma della valenza cantonale dell'asse Locarno-Bellinzona, si insiste che i progetti assumano valenza regionale.
	Risposta	La misura, ora suddivisa in TIM 13.1 -13.2 (Priorità A/B) è riconosciuta di valenza regionale ma con un interesse particolare dei comuni di Muralto e Minusio che pertanto parteciperanno al finanziamento.
Traffico transfrontaliero	Osservazioni	Non si prevede nulla per il problema del traffico giornaliero transfrontaliero, che meriterebbe maggiore attenzione.
	Risposta	È prevedibile la realizzazione di una misura di potenziamento del trasporto pubblico verso Cannobio-Verbania, rispettivamente verso Maccagno-Luino (ambito TP, v. oss. precedenti) e verso la Valle Vigizzo e Domodossola. Tema da affrontare nel PALoc 4 usufruendo dei dati a disposizione (es. rilevamenti ai valichi).

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

8 Comune di Terre di Pedemonte

TP 3.1 – Potenziamento ferrovia Locarno-Camedo	Osservazioni
	Si invita la CIT ad anticipare il potenziamento del trasporto con cadenze più ravvicinate. Quale soluzione temporanea sarebbe da prevedere una fermata obbligatoria a Verscio per i treni diretti da e verso Domodossola (misura a costo zero ma incentivante all'uso del TP).
	Risposta
	Potenziamento ferrovia delle Centovalli: tale misura rimane in priorità C, poiché finanziabile unicamente tramite fondo PROSSIF 2030. La proposta della "soluzione temporanea" è da escludere in maniera categorica: si tratta di un aspetto già analizzato in passato (FART/SM); invitiamo il Municipio a (ri)consultare la relativa documentazione in loro possesso.
ML 9 – Completamento marciapiedi lungo la strada cantonale Verscio – Cavigliano	Osservazioni
	Pmax allestito e trasmesso alle autorità cantonali. Condiviso l'orizzonte temporale. Scheda da completare con i costi: 882'000. – Fr. (+/- 20%) – studio De Giorgi & Partners del 2015.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione. Misura completata. Cofinanziabile dalla Confederazione e finanziata da Cantone e Comune (PPI)
ML 15 – Estensione progetto Bikesharing: Losone – Ascona – Muralto – Minusio – Tenero-Contra – Gordola – Cugnasco-Gerra – Lavertezzo (Piano)	Osservazioni
	Inserire il Comune nel progetto. Conferma dell'interesse alla CIT con mail del 12.05.2016.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione. Comune inserito nella misura. Si propone tuttavia ai Comuni di anticipare autonomamente la misura senza necessariamente aspettare la tempistica del PALoc 3, ovvero 2019-2022, poiché non è previsto nessun cofinanziamento da parte della Confederazione.
P 4.2 – Golene dei fiumi Melezza e Maggia	Osservazioni
	Misura da mantenere. In atto uno studio ERS in collaborazione con il PN.
	Risposta
	Misura spostata in priorità A.
P4.3 – Ponte Brolla	Osservazioni
	Si ribadisce l'urgenza di trovare soluzioni alternative alla piazza di tiro a Ponte Brolla. Comparto prevalentemente turistico/residenziale che necessita dell'eliminazione delle attività in contrasto. È urgente che il CdS possa portare avanti il progetto di piazza di tiro cantonale al Ceneri o regionale per il Locarnese in altra ubicazione.
	Risposta
	Non è oggetto di PALoc 3. Area da ridefinire nell'ambito del progetto dell'ampio parco urbano del Delta della Maggia
TIM 10.1 – Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento del nucleo (Cavigliano)	Osservazioni
	Opera in corso nel 2016. Stralcio della misura nel PALoc 3.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione. La misura è stata stralciata.
TIM 10.2 – Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento del nucleo (Verscio)	Osservazioni
	Mantenere la misura come proposta.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
TIM 19 – Riorganizzazione della viabilità e del nodo intermodale di Ponte Brolla	Osservazioni
	concordi al mantenimento della misura. Rimane urgente la realizzazione.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione. Misura in priorità A.
TIM 20 – Misure di miglior/messa in sicurezza della viabilità della tratta Solduno-Ponte Brolla	Osservazioni
	concordi al mantenimento della misura. Rimane urgente la realizzazione.
	Risposta
	La misura è stata spostata in priorità B, per non sovraccaricare i costi complessivi PALoc 3.
Progetti PALoc 2:	
TL 2.6 – Pavimentazione in duro ciclabile Losone – Tegna	Progetto in corso. Coordinato dal Cantone. In sospenso a causa di opposizioni alla messa in atto. Misura da realizzare con urgenza per concludere il collegamento ML Locarno-Cavigliano.
TL 2.8 – Completamento itinerario ciclabile lungo la sponda sinistra del fiume Melezza, tra Tegna e Cavigliano	Inserimento della modifica del tracciato con integrazione nuova passerella Scortighè. Data la recente approvazione della variante di PR dal CC e i tempi tecnici, l'orizzonte temporale 2019-2022 è realistico. Si chiede di valutare la possibilità di riprenderlo nel PALoc 3.
INF 9 – Misure di moderazione del traffico a Tegna	Progetto realizzato solo in parte. Da mantenere con priorità A.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

9 ASCOVAM

TP 3.2 – Potenziamento linee bus regionali/Linea 315 Locarno-Caviglioglio	Osservazioni
	Misura di importanza fondamentale. Da mantenersi in priorità A e da attuarsi per tutto l'anno.
	Risposta Di principio è accolta la proposta sul potenziamento durante tutto l'anno, in maniera da incentivare l'utenza regolare (pendolari) a prendere il bus.
ML 5.4 – Messa in sicurezza attraversamento strada cantonale ai Grotti di Avegno (Misura non in consultazione)	Osservazioni
	Si richiede di reintegrare la misura nel PALoc 3 e attuare in priorità B. Competenza Cantonale.
	Risposta Approfondimento non pervenuto, quindi la misura è stata stralciata.
Nuova misura ML	Osservazioni
	Si chiede l'inserimento di una misura concernente il completamento della rete ciclabile cantonale nella tratta Someo-Cevio, in priorità A o B (studio di massima in allestimento), di competenza Cantonale.
	Risposta La misura è stata inserita come ML17 in priorità A.
TIM 14 – Messa in sicurezza delle tratte pericolose innesto Centro scolastico Ronchini di Aurigeno	Osservazioni
	Misura importante da mantenersi in priorità A. Si chiede di completare da subito la misura con le nuove fermate bus, secondo il progetto di massima già allestito (variante 4).
	Risposta La fermata bus è prioritaria perché permetterà di servire il comparto tramite tutte le corse di linea (oggi solo le corse per gli scolari possono effettuare la fermata ubicata direttamente presso il centro scolastico). È stata inserita nella misura la nuova fermata bus (linea regionale 315) in priorità B.
TIM 18 – Riorganizzazione della viabilità a Solduno	Osservazioni
	Misura importante da mantenersi in priorità A.
	Risposta Si conferma la misura in priorità A.
TIM 19 – Riorganizzazione della viabilità e del nodo intermodale di Ponte Brolla	Osservazioni
	Misura importante da mantenersi in priorità A. La misura deve meglio garantire il collegamento tra i posteggi di P+R e il nodo intermodale, per rendere attrattivo il servizio del TP. Per il P+R va studiata e valutata la fattibilità di un futuro ampliamento (ev. PALoc 4, dopo un periodo di prova della misura di PALoc 3).
	Risposta Si conferma la misura in priorità A.
TIM 20 – Misura di miglioria/messa in sicurezza della viabilità nella tratta Solduno-Ponte Brolla	Osservazioni
	Misura importante da mantenersi in priorità A.
	Risposta La misura è stata spostata in priorità B, per non sovraccaricare i costi complessivi PALoc 3.
TIM 24 – Messa in sicurezza punti critici della rete viaria	Osservazioni
	Per garantire la sicurezza per l'utenza fino al 2019-2022 (priorità A), occorre valutare interventi transitori mirati da realizzarsi con urgenza.
	Risposta Si prende atto dell'osservazione.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

10 Movimento per il Gambarogno

ML 8 – Messa in sicurezza collegamenti ciclopedonali/ciclabili utilitari Gambarogno - ML 10 – Formazione marciapiede ciclopedonale “Quartino”	Osservazioni
	Si auspica nel pieno sostegno alla ML utilitaria, con la realizzazione prima possibile, di tutte le tratte del PALoc 3 in fascia A sulla tratta Peppa – CVD a Dirinella. La realizzazione del percorso ciclopedonale, è l'occasione per concepire un'adeguata moderazione del traffico motorizzato con limiti di velocità e restringimenti delle carreggiate (50 km/h o se non bastasse 30 km/h su tutta la tratta e zone 30 nei nuclei di Vira, S. Nazzaro, Magadino e Gerra). Queste richieste permetterebbero una barriera di protezione del percorso ciclabile più leggera.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione ma non è fattibile applicare il limite di velocità a 30 km/h su tutta la tratta (conti ingenti, necessario suddividere le misure in fasi).
ML 5.1 – Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: “nuovo collegamento Magadino – Tenero/Gordola, con Passerella sul Ticino”	Osservazioni
	Si chiede la realizzazione del collegamento utilitario e quindi più rapido possibile tra Tenero e Magadino. Il tracciato consolidato nel PUC risulta essere troppo lungo e inefficace per la mobilità utilitaria. Se necessario si proceda ad una modifica del PUC del PdM.
	Risposta
	Il percorso rispetta il tracciato PUC. Non è fattibile modificare e rendere il percorso ciclabile più diretto; esso è stato condiviso e convalidato dai vari attori (Parco del Piano di Magadino, Aeroporto di Locarno, ...)
Nuova misura: Miglioramento orario TP su rotaia sulla tratta Luino-Cadenazzo/S.Antonino (legata alla TP 9 – TILO S. Nazzaro, misura da sostenere)	Osservazioni
	Si chiede al Municipio e alla CIT di contrastare la politica FFS di potenziamento della tratta Luino-Cadenazzo solo per le merci e di chiedere che il TP sia migliorato, attraverso orari e numero delle corse più attrattive, per il trasporto passeggeri (collegamento ogni 30'/60').
	Risposta
	Un eventuale potenziamento della linea TILO S30 va analizzato nell'ambito dello sviluppo (transfrontaliero) dell'offerta TILO. Va ricordato che tra il Gambarogno e Locarno l'offerta TP di base oltre alla S30 è costituita soprattutto dalla linea AutoPostale 329 (S. Antonino–Cadenazzo–Dirinell), con coincidenze funzionali a Cadenazzo da e per Locarno (TILO S20).
TIM 25 – Attualizzazione censimento e sviluppo strategia di gestione posteggi pubblici	Osservazioni
	Il Comune ha già iniziato a operare a livello di posteggi. Occorrerebbe rendere a pagamento tutti i posteggi pubblici e ai domiciliati mettere a disposizione un abbonamento annuale modico, con un sistema di distributori di biglietti che non ha un costo eccessivo. I posteggi vanno regolamentati favorendo l'uso da parte dei domiciliati, turisti e residenti in case secondarie. Occorrerebbe realizzare un P&R a Luino.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
Inerti e attracco merci	Osservazioni
	Si chiede di aprire un nuovo attracco merci sul Verbano. In ogni caso si chiede di declassare la dogana di Dirinella togliendo la possibilità di sdoganare inerti su gomma.
	Risposta
	Non è di competenza del PA.
Misure paesaggio	Osservazioni
	Si chiede che le misure paesaggistiche vengano realizzate con particolare valorizzazione dei percorsi pedonali a lago, dove possibile.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

11 ALBA
20 AERO CLUB SVIZZERO SEZIONE LOCARNO

Scenario trend - Poli con funzioni pubbliche regionali	Osservazioni
	Si chiede di considerare nella documentazione definitiva, sia il perimetro PSIA (Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica) della scheda Locarno, che la zona edificabile ai sensi di Legge federale sulla pianificazione del territorio.
	Risposta Si prende atto dell'osservazione.
Integrazione Aeroporto nella rete TP	Osservazioni
	Con la concretizzazione del Parco del PdM e l'iniziativa ALBA di realizzare un Info-Point, si chiede l'integrazione dell'Aeroporto cantonale nella rete del TP. Una prima fase potrebbe limitarsi al prolungamento della rete di bus urbani da Tenero/Gordola all'aeroporto.
	Risposta L'allacciamento dell'aeroporto alla rete TP di principio può essere interessante, anche se il potenziale andrà approfondito. Si decide di considerare la richiesta per ora con priorità C, tramite un prolungo della linea regionale 311 Bellinzona-Riazzino fino all'aeroporto. Un tale servizio (cadenza 30'), grazie all'allacciamento al nodo d'interscambio di Riazzino, offrirebbe collegamenti interessanti in tutte le direzioni e non solo da/per Locarno (nel caso di prolungamento della linea urbana 1).
ML 5.1 – Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "nuovo collegamento Magadino – Tenero/Gordola, con Passerella sul Ticino"	Osservazioni
	Nella documentazione prodotta c'è confusione sul tracciato del Piano Direttore 2009 e PUC 2014.
	Risposta Il tracciato ufficiale è quello definito dal PUC.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

12 ERSLVM

Parco Nazionale del Locarnese	Osservazioni
	L'impostazione della politica per il traffico e lo stazionamento del Parco Nazionale non sono considerati. Il PALoc 3 risulterebbe incompleto e penalizzato dall'assenza di considerazioni/misure sul tema.
	Risposta
	Il tema è considerato nelle strategie del PALoc 3. Non può però diventare elemento cardine dell'agglomerato perché il Parco Nazionale non è ancora stato confermato.
Navigazione estiva sul Lago Maggiore	Osservazioni
	Il PALoc 2 ha posto l'accento sul tema del lago. Il PALoc 3 non considera il lago neppure come supporto al trasporto di turisti durante l'estate. Si comprende la scelta di lasciare ai margini il tema di navigazione di linea in base alle discussioni in atto tra CH-IT, ma non si comprende perché non si valuti la possibilità di potenziare i servizi estivi.
	Risposta
	Tema da sviluppare in considerazione della vocazione turistica dell'agglomerato. Contribuisce inoltre alla messa in rete delle aree verdi e funzioni pubbliche. La mobilità turistica (navigazione e altri vettori), almeno per quanto concerne l'offerta TP, esula dagli elementi da includere nel PA. Non si può quindi dare seguito alla richiesta.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

13 PRO VELO

ML / TIM / IN – Completamento percorso ciclabile tra Mappo/Tenero e Locarno	Osservazioni
	PVT invita i comuni di Minusio, Muralto e Tenero ad introdurre le misure mancanti per realizzare integralmente la proposta di completamento del percorso ciclabile tra Mappo/Tenero e Locarno: <ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione a Minusio di una rampa di accesso a Via Simen da Mappo. Opera in fase di progettazione da parte del Cantone. • Messa in sicurezza della via Simen (30km/h e senso unico) (dettagli proposta da sito PROVELO). • Rampa di accesso a via Rivapiana dal lungolago di Muralto con una ciclopista e un sottopasso alla ferrovia. • Riassetto urbano del lungolago di Muralto con ciclopista davanti ai parcheggi.
	Risposta
	Proposte interessanti da valutare in un contesto più generale.
ML / TIM / IN – Completamento rete ciclistica capillare urbana	Osservazioni
	Il PALoc 3 presenta passi avanti ma non completa tutte le importanti lacune presenti. Nella cartina allegata alle osservazioni, emerge la grossa frammentazione dei tracciati e la necessità di intervenire per garantire sicurezza e continuità. I tratti in rosso vanno realizzati. Occorre quindi introdurre misure puntuali nel PALoc 3 o esplicitarle nelle varie misure di riqualifica urbana dei quartieri.
	Risposta
	Si ritiene la rete non così frammentata, ma comunque migliorabile.
ML 3.1 – Asse di collegamento e di transizione a lago: “nuova passerella sulla Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi”	Osservazioni
	Misura interessante da anticipare in priorità A (PALoc 2 in B).
	Risposta
	La misura, ripresa dal PALoc 2 (priorità B), è inserita in priorità B: una passerella in prossimità della foce risulta di difficile realizzazione dato l’inserimento in un contesto di protezione della natura sulla sponda della foce lato Ascona (zona protetta) e i possibili problemi con il Castello del Sole. La posizione della passerella tra Via G. Canevascini (Locarno) e Via Muraccio (Ascona) permette di raggiungere tutto il comprensorio urbanizzato del delta, sia sponda Locarno sia sponda Ascona, rimanendo dunque in ambito urbano (maggiore fruibilità ed efficacia rispetto ad una eventuale ubicazione a valle, verso la foce del fiume Maggia).
ML 5.2 – Completamento della rete del traffico lento nell’agglomerato: “collegamento Cugnasco-Gerra-Alla Monda/Contone, con passerella sul Ticino”	Osservazioni
	Misura condivisa da anticipare in priorità B.
	Risposta
	La misura rimane in priorità C.
ML 5.3 – Completamento della rete del traffico lento nell’agglomerato: “Collegamento tra Cadepezzo e Cadenazzo lungo la ferrovia”	Osservazioni
	Da anticipare in priorità A, vista anche la creazione della corsia multifunzionale che toglie le ciclopiste tratteggiate.
	Risposta
	La misura rimane in priorità C.
ML 5.5 – Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili “Brissago-Porto Ronco”	Osservazioni
	Percorso di svago da anticipare in B. Valutare conflitto con i pedoni.
	Risposta
	Si prende atto delle osservazioni. Al momento non c’è nessuno studio relativo alla misura: l’anticipazione in priorità B risulta dunque difficoltosa.
ML 8.1 – 8.2 – 8.3 – 8.6 – Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili utilitari Gambarogno	Osservazioni
	L’intera tratta andrebbe realizzata con le stesse tempistiche (A/B). Valutare conflitto con i pedoni.
	Risposta
	I costi ingenti non permettono una realizzazione nella stessa fase di tutti i segmenti.
ML 12 – Concezione di un Piano di mobilità lenta di agglomerato (carta della mobilità sostenibile)	Osservazioni
	Si propone la creazione di un piano della mobilità ciclistica che, oltre a definire le infrastrutture, indichi gli obiettivi da raggiungere in termini di promozione e uso della bicicletta. Quanto si propone va oltre la misura ML 12 che consiste nella creazione di una cartina della ML.
	Risposta
	Si conferma quanto scritto.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

ML 15 – Estensione progetto Bikesharing: Losone – Ascona – Muralto – Minusio – Tenero-Contra – Gordola – Cugnasco-Gerra – Lavertezzo (Piano)	Osservazioni
	Condivisa. Si propone di creare parcheggi coperti almeno nelle postazioni principali.
	Risposta
	Si prende atto delle osservazioni.
TIM 13 – Messa in sicurezza di Via R. Simen a Minusio e Via G.G. Nessi Muralto	Osservazioni
	Introduzione dei 30 km/h e applicazione del senso unico. La trasformazione in zona 30 va accompagnata da misure di disincentivo del traffico di transito (v. dettagli proposta da sito PROVELO).
	Risposta
	Il senso unico non è proponibile. La misura, ora suddivisa in TIM 13.1 -13.2 (Priorità A/B) è riconosciuta di valenza regionale ma con un interesse particolare dei comuni di Muralto e Minusio che pertanto parteciperanno al finanziamento.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

14 UNIONE CONTADINI TICINESI
18 ROBERTO AERNI – AZIENDA AGRICOLA

PAESAGGIO	Osservazioni
	Si condividono le misure proposte. Si sottolineano i problemi di convivenza sulle strade ad uso agricolo e di svago. Occorre mantenere le strade ad utilizzo agricolo e segnalarne la funzione.
	Risposta
	Non è un tema PA.
RETE VIARIA	Osservazioni
	considerare l'importanza del traffico motorizzato agricolo nella zona, cercando di favorirlo, permettendo agli agricoltori di svolgere il lavoro senza conflitti.
	Risposta
	Si prende atto delle osservazioni.
Collegamento ferroviario Cadenazzo-Luino	Osservazioni
	Si chiede che venga costruito un sottopasso per mezzi agricoli nella zona di Contone, visti i potenziamenti ferroviari pianificati. Inoltre il progetto si sviluppa in zona ferroviaria, agricola e zona agricola SAC. Ci si oppone alla perdita di ulteriore superficie agricola, soprattutto SAC.
	Risposta
	Non è un tema di PA.
ML 5.1 - Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "nuovo collegamento Magadino - Tenero/Gordola, con Passerella sul Ticino"	Osservazioni
	Si condivide la misura, che però è stata concepita non tenendo conto delle esigenze dell'agricoltura. Il percorso deve essere anche a scopo utilitario. Il nuovo tracciato si dimentica delle necessità dell'agricoltura (zona SAC) e risulta troppo lungo e inefficace per la mobilità utilitaria. Cambiamento incluso nel PUC del PdM, ma non sono stati coinvolti i proprietari, la Sezione agricoltura, UTC. Si chiede di rivedere il tracciato avvicinandosi alla zona protetta delle Bolle di Magadino.
	Risposta
	Il tracciato previsto è quello del PUC in vigore.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

15 ATA

In generale:	Osservazioni
	Si ritiene che il PALoc 3 manchi di obiettivi quantitativi. Andrebbe fatta un'analisi approfondita dei flussi di passeggeri sui vari vettori TP.
	Risposta Gli obiettivi quantitativi saranno indicati nel PALoc 3.
Solduno - Linea 1	Osservazioni
	Per il quartiere di Solduno si dovrà prevedere un adeguato compenso per l'eliminazione dell'autoservizio linea 1, dirottato sul ponte Maggia.
	Risposta Il potenziamento della linea 7 (misura TP 4.5) farà sì che Solduno avrà l'offerta quantitativa attuale da/per Locarno Stazione anche in futuro. In direzione Ascona invece sarà necessario l'interscambio al Ponte Maggia o in Piazza Castello.
TP 3.4 Potenziamento linee bus regionali: Linea 311 Locarno – Bellinzona.	Osservazioni
	Mantenere un collegamento come l'attuale 311 (comuni periferia est - Fevi). Per es. creare una linea Brissago-Bellinzona unendo la 311 con la 316.
	Risposta La linea 311 nel medio-lungo termine sarà attestata a Riazzino (a beneficio di una seconda linea urbana diametrale Losone-Locarno-Riazzino). Per questo motivo già in fase A è prevista la "deviazione" della linea 316 Locarno-Brissago via il quartiere Saleggi (FEVI). Può essere approfondita l'ipotesi di combinazione delle linee 311 e 316 nella fase transitoria, anche se sarà di difficile attuazione a causa della lunghezza della linea (svantaggio per un esercizio stabile) e della domanda differente che richiede parzialmente l'impiego di autobus articolati sulla linea 311.
Fermata Tilo Gerre di Sotto	Osservazioni
	Valutazione di una nuova fermata TILO Gerre di Sotto.
	Risposta La misura è in contrasto con uno degli obiettivi principali dei PA (sviluppo centripeto <-> fermata TILO supplementare "nel verde"). L'utenza attuale e potenziale di Cugnasco e Gerra Piano è servita meglio tramite il potenziamento della linea bus regionale 311 (misura TP 3.4) che offre un servizio capillare nel comparto. Lo studio dell'ing. Lucchini, dimostra che la fermata di Gerre di Sotto risulta fortemente penalizzante per l'esercizio e i viaggiatori in transito (in termini di tempi di percorrenza) a fronte di un debole potenziale d'utenza.
Tunnel ferroviario merci Gambarogno	Osservazioni
	Assenza della richiesta di un tunnel ferroviario merci nel Gambarogno per scaricare dal convoglio merci la litoranea e mantenere spazi per il TILO.
	Risposta Non è un tema di PA.
TP CmP 1.B - Riorganizzazione del nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno-Muralto	Osservazioni
	Misura descritta in modo generico. Mancano cifre su stalli protetti per le bici, il numero e l'organizzazione delle fermate autobus, dei posteggi B+R, ecc. Si condivide la misura e la priorità A.
	Risposta La misura è in fase di progettazione (Mandato di studio in parallelo).
TP 3.1 - Potenziamento ferrovia Locarno - Camedo	Osservazioni
	Si chiede l'anticipo in B. Andrebbe migliorato tutti il servizio Locarno-Domodossola, riducendo i tempi da 110 a 90 minuti. Da valutare un servizio di 15 minuti Locarno - Ponte Brolla (ev. Cavigliano).
	Risposta Anticipazione misura non possibile. La misura è finanziabile unicamente tramite fondo PROSSIF 2030 (Lista C, orizzonte > 2026). Un servizio ulteriormente potenziato (ipotesi servizio con cadenza 15') tra Locarno e Ponte Brolla/Cavigliano comporterebbe ulteriori investimenti ingenti sull'infrastruttura ferroviaria che – a parte gli incroci – è a binario singolo.
TP 3.4 - Potenziamento delle linee bus regionali - linea 311 Locarno-Bellinzona	Osservazioni
	Misura non chiara (attestamento in via della Pace o a Riazzino). Da valutare una linea unica 311 - 316.
	Risposta È mantenuta la priorità A per l'attestamento a Locarno Via della Pace (Locarno Stazione come opzione). In priorità C dovrà essere valutato l'attestamento a Riazzino FFS, unicamente nel momento in cui la tratta Locarno-Riazzino sarà coperta dalla nuova linea urbana 2 che a sud sostituirà la linea urbana 7 (Locarno-Losone) e a nord la linea regionale 311 (Locarno-Riazzino).

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

TP 4.1 - Potenziamento dell'offerta TP su gomma. Prolungo linea 1 verso Losone e Gordola (lista A)	Osservazioni
	Misura da chiarire e in parte anticipare (prolungamento verso Gordola attuabile da subito).
	Risposta
	L'anticipazione del prolungo della linea 1 da Tenero Brere a Gordola (SSIC/scuola media) non è auspicabile per vari motivi. Come misura isolata molto probabilmente causerebbe un salto di costi di gestione mentre il potenziale risulta essere contenuto (cfr. Studio Bonalumi). Va previsto come le altre misure TP in lista A con le medesime tempistiche per sfruttare tutte le possibili sinergie.
ML	Osservazioni
	Misure in generale condivise, non approfondibili anche perché manca una stima dei costi.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione. I costi sono in fase di accertamento (studio preliminare / studio di fattibilità / PMax) e sono proposti per la riunione CIT del 25 agosto.
TIM CmP 2 - Porta Est - Tenero (comparto ex cartiera)	Osservazioni
	La misura avrà effetti sulla viabilità: ampliamento di un centro commerciale con il relativo incremento del TIM. Si conviene che la sistemazione stradale di via Brere e via Ressighe renderà più fluido il traffico. Il comparto va sviluppato senza un aumento dei posteggi, sfruttando la vicinanza al nodo TILO di Tenero e alla linea 1 su via Brere.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
TIM 17 - Galleria Moscia - Acapulco	Osservazioni
	Misura finanziariamente pesante e giustificata in modo contraddittorio per problematiche di instabilità geologica (non frena lo sviluppo edificatorio). Si ritiene che una sistemazione della litoranea con allargamenti sia la soluzione di più facile e rapida attuazione.
	Risposta
	Il Piano direttore (PD) in vigore (scheda R/M2, p. 13) prevede una misura di categorie Informazione preliminare per questa strada. Secondo il PD sono aperte entrambe le varianti: sistemazione dell'attuale strada e nuova galleria.
TIM 19 - Riorganizzazione della viabilità e del nodo intermodale di Ponte Brolla	Osservazioni
	Si chiede di giustificare/rivedere il numero di posteggi e di valutare il potenziamento del servizio ferroviario ai 15 min. tra Locarno e Ponte Brolla (ev. Cavigliano), rivalutando il tratto ferroviario della Centovallina a livello di un tram.
	Risposta
	È stato eseguito uno studio condiviso politicamente.
TIM 25 - Attualizzazione del censimento e sviluppo della strategia di gestione posteggi pubblici	Osservazioni
	Misura che andrebbe ampliata all'offerta di posteggi privati e con definizione di obiettivi, anche in relazione alla pianificazione.
	Risposta
	La misura riguarda i posteggi pubblici. I posteggi privati sono regolati dalla Lst.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

16 Comitato Nuovo piano viario Minusio

IN GENERALE:	Osservazioni
	<ul style="list-style-type: none"> • Nuovo team PALoc 3 (rispetto PALoc 2) • Serata informativa tardiva e quasi alla fine del processo pianificatorio. • Si auspica un incontro con la CIT per esporre le osservazioni. • L'efficacia di un sistema si ottiene solo se gli obiettivi sono realizzati in tempi brevi. • La convenzione Confederazione - Cantone e CIT sembra escludere i Comuni. • Il Rapporto esplicativo dovrebbe riprendere quanto già scritto (PALoc 2) integrandolo. Struttura del documento dispersiva.
	Risposta
	Si prende atto delle osservazioni. Si sistemerà/integrerà dove possibile.
ANALISI SITUAZIONE ATTUALE	Osservazioni
	<p>Si segnala l'assenza di fattori importanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TP: corsie preferenziali insufficienti, non copertura di alcune fasce orarie. • TIM: l'offerta di strade e parcheggi è troppo grande. • ML: non si concorda con il giudizio "buone relazioni all'interno del centro" ma si evidenzia la carenza di corsie e piste nella zona urbana, accessi problematici (porta est Tenero), conflitti zona riva lago a Minusio, pessimo accesso a via Simen e corsia pericolosa. <p>Si segnala una mancata analisi sulla strategia PTLV-PALoc 2, mirata a diminuire l'offerta TIM e potenziare TP e ML.</p>
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
SCENARIO AUSPICATO	Osservazioni
	<ul style="list-style-type: none"> • Paesaggio/Insediamenti: valutare l'impatto di AlpTransit. Manca una visione globale dello sviluppo della zona del perimetro urbano. • Mobilità: necessario l'aggiornamento del modello PTLV. I Comuni hanno modificato il sistema viario e la validità degli scenari elaborati. • Obiettivi PALoc 3: Occorre formulare gli obiettivi in termini operazionali, quantificati e misurabili (ci si è limitato a presentare uno schema sulla ripartizione modale del solo TP).
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
INDIRIZZI OPERATIVI	Osservazioni
	<ul style="list-style-type: none"> • Rete viaria e stazionamento: Contrariamente a quanto affermato nel rapporto, si ritiene che la messa in opera dell'A2/A13 rischia di creare ulteriore pressione generando maggiore traffico. • Assi urbani: auspicabile ma richiedono tempo e mezzi finanziari. In attesa occorre prevedere interventi con segnaletica e mezzi provvisori. • Parcheggi: non si ritrovano i principi del PTLV e PALoc 2 per la gestione del traffico e dei parcheggi.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
STRATEGIE	Osservazioni
	<ul style="list-style-type: none"> • Insediamenti: impressione che lo sviluppo centripeto si traduca nel reperire alcune zone di sviluppo edificatorio lasciando in sospeso contenuti e criteri per la realizzazione. • Occorre chiarezza e distinguere le misure strutturali di arredo urbano e quelle di gestione-moderazione del traffico (diverse tempistiche di realizzazione e necessità di mezzi finanziari).
	Risposta
	Contenuti e criteri saranno definiti nei singoli progetti di sviluppo urbanistico delle zone individuate strategiche per lo sviluppo centripeto. Compito del Paloc è quello di individuare queste zone, la loro relazione con le riserve e il TP

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

MISURE	Osservazioni
	<ul style="list-style-type: none"> • Insediamento/paesaggio: le schede dovrebbero precisare obiettivi e destinatari. • Insufficienti le misure TIM: manca il coraggio di formulare misure che impattino su abitudini e comportamenti. • A livello pianificatorio si auspica l'aggiornamento del modello PTLV e relativo scenario che sviluppi lo scenario Gamma e l'integrazione delle misure e la loro realizzazione delle misure previste dallo scenario PTLV Gamma: <ul style="list-style-type: none"> - Chiusura al traffico Città Vecchia Locarno; - Chiusura al transito lungolago Muralto; - Chiusura al transito via Luini a Muralto; - Riduzione parcheggi a Muralto-Locarno; - Chiusura al transito via Sime e via Solaria a Minusio e via Vallemaggia, via Franzoni e via Varenna a Solduno.
	Risposta
	Le schede saranno aggiornate indicando l'obiettivo della misura (se pianificatoria o realizzativa) e l'ente responsabile della messa in opera.
P2 - Nuova fermata TILO a Minusio e relazioni con l'area di Rivapiana	Osservazioni
	Previsto a livello di PR. A livello di pianificazione del traffico, nel messaggio pubblicato su Zona 30/Zona blu, la fermata non figura.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
P9 - Corsi d'acqua strutturanti il paesaggio	Osservazioni
	Ci si chiede cosa succederà nel frattempo. Se ci sarà una sorveglianza delle edificazioni lungo i corsi d'acqua.
	Risposta
	Le norme in materia sono chiare (OPAC).
PAESAGGIO - Nuove misure auspiccate	Osservazioni
	<ul style="list-style-type: none"> • inserimento del progetto di riqualifica della riva di Minusio (Parco studio - Arch. Arnaboldi) • Valorizzazione paesaggistica della riva lago in relazione ai nuclei, con riferimento a ISOS. • Realizzazione del libero accesso pubblico a tutta la riva del lago (ev. costruzioni di passerelle dove l'edificazione arriva a lago)
	Risposta
	Dalle informazioni raccolte, il Comune intende approfondire il progetto Arnaboldi / Accademia con uno studio supplementare
Sviluppo centripeto	Osservazioni
	Indicato un perimetro di un'area di cui però non sono chiari gli indirizzi di sviluppo centripeto.
	Risposta
	Nella documentazione finale si cercherà maggior chiarezza.
IN 4 – Nodo TILO e relazioni con l'area centrale di Minusio	Osservazioni
	Non ci sono richiami delle recenti proposte di aggiornamento di PR presentate dal Municipio per l'adozione del CC.
	Risposta
	Non risulta ci siano relazioni tra questa misura e le varianti in fase di approvazione per il Comune di Minusio Lo studio Arnaboldi/Accademia propone di valorizzare la via Verbano quale asse secondario di collegamento tra la fermata Tilo e l'area centrale.
IN 6 – Riqualifica asse urbano principale	Osservazioni
	Occorre un vincolo (ZP?) che possa consentire di correggere quanto previsto dal PR.
	Risposta
	La zona mista lungo la via San Gottardo dal ponte dell'asinello fino alla Verbanella sarà oggetto di un approfondimento specifico che potrebbe portare ad una variante di PR. La misura, suddivisa in base agli assi urbani, ora è la IN 6.4 inserita in priorità C.
IN 7 - Riqualifica assi urbani secondari	Osservazioni
	Ci si chiede perché la misura tocchi solo Via Verbano.
	Risposta
	La proposta di collegare il centro di Minusio con la fermata Tilo lungo la via Verbano è scaturita dallo studio Arnaboldi / Accademia. Gli altri assi secondari individuati nell'agglomerato con caratteristiche analoghe sono via Stazione a Tenero (collegamento centro – stazione) e via Balestra a Locarno (collegamento Delta – Piazza Grande). La misura, suddivisa in base agli assi urbani, ora è la IN 7.2 inserita in priorità C.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

IN 9 - Verifica delle contenibilità dei PR nelle aree centrali con un buon livello di servizio TP	Osservazioni
	Misura da anticipare (da B ad A).
	Risposta
	Misura anticipata in priorità A
IN 11 – Indirizzo prioritario e gestione delle residenze secondarie	Osservazioni
	Il termine è troppo lontano (B). Occorre un vincolo di utilizzo pianificatorio in attesa delle misure proposte dai comuni.
	Risposta
	La misura richiede un approfondimento da parte dei comuni in armonia con la legge federale di recente approvazione.
IN 14 – Riduzione parcheggi e riqualifica spazi pubblici	Osservazioni
	<ul style="list-style-type: none"> • Occorre bloccare la creazione di parcheggi all'interno dei quartieri e crearli lungo le vie di raccolta. Occorrono obiettivi quantitativi e misurabili. • Il Comune di Minusio ha acquistato una parcella su cui edificare posteggi, proposta che non è prevista da PALoc e che va contro gli obiettivi del PA, generando nuovo traffico TIM ed essendo su una strada pedonale e "storica".
	Risposta
	L'organizzazione dei parcheggi dovrà essere valutata nell'ambito dell'allestimento dei progetti di riqualifica degli assi urbani e nello sviluppo della misura IN 4 che considera l'area centrale del comune di Minusio
Rumore e inquinamento aria	Osservazioni
	Se ne fa cenno, ma sono assenti obiettivi quantitativi sul rumore, inquinamento, numero di veicoli su via S. Gottardo, via R. Simen e altre strade.
	Risposta
	Nel rapporto finale saranno proposti dati sul numero di veicoli degli assi principali.
ML 12 - Concezione di un piano di mobilità lenta di agglomerato (carta della mobilità sostenibile)	Osservazioni
	Esistono studi e proposte operative (ing. Bachman - anni '90) per il NPV Minusio, non messe in opera.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
Nuove misure auspicate	Osservazioni
	<ul style="list-style-type: none"> • Completamento rete ciclabile all'interno del comune e da/per Muralto-Locarno. • Realizzazione dell'accesso a via Simen per i ciclisti veloci, da est e da Muralto. • Realizzazione dell'accesso pubblico alla riva del lago (vedi oss. Paesaggio)
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
TP 7 - Nuova linea bus 7 - collina-Minusio (Brione s. Minusio - Minusio TILO)	Osservazioni
	Priorità C tardiva. Realizzazione da prevedere in concomitanza con la messa in servizio della fermata TILO.
	Risposta
	La misura è in Lista C e si rifà alla pianificazione TP PALoc 2. Un collegamento bus diretto Minusio-Brione s.M. non è ritenuto prioritario ma – a seconda dell'evoluzione della domanda TP – potrebbe essere interessante nel medio-lungo periodo. Lo studio Bonalumi del 2014 (sviluppo TP Locarno/Minusio-collina) ha messo in evidenza tutt'una serie di problemi infrastrutturali che andrebbero risolti per istituire un servizio bus nel comparto.
TIM 2 - Introduzione del modello UPI 50/30 a Losone, Tenero, Gordola e Cugnasco-Gerra, Lavertezzo (Piano)	Osservazioni
	Si concorda con l'eliminazione della via Simen dalla misura, perché altrimenti, sarebbe in contraddizione con la classificazione della strada secondo il piano del traffico di Minusio.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
TIM 13 - Messa in sicurezza di via R. Simen, Minusio e Via G.G. Nessi a Muralto	Osservazioni
	Misura auspicata. Nel frattempo si agisca mediante segnaletica verticale/orizzontale.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

TIM 18 - Riorganizzazione della viabilità a Solduno	Osservazioni
	Il PTLV prevedeva la canalizzazione del traffico su una sola strada e la chiusura/moderazione sulle altre da/per Solduno.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
TIM 21.1 - Riqualifica assi urbani nell'agglomerato (Locarno)	Osservazioni
	Auspicabile anche per via S. Gottardo a Minusio. Progetti PTLV e Bachmann mai applicati. Nel frattempo si agisca mediante segnaletica verticale/orizzontale.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
TIM 22 - Gestione centralizzata degli impianti semaforici nel locarnese	Osservazioni
	Misura già prevista da PTLV. Da integrare il sistema semaforico alla porta EST, in uscita autostrada.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
TIM 23 - Elaborazione piani di mobilità aziendali per i comparti strategici	Osservazioni
	Misura condivisa. Si ricorda che nell'elaborazione del PTLV erano state coinvolte le aziende.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
TIM 25 - Attualizzazione censimento e sviluppo strategia di gestione posteggi pubblici	Osservazioni
	Obiettivo auspicato da tempo. Occorre fissare obiettivi di TIM quantificati e misurabili.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
	Osservazioni
	<ul style="list-style-type: none"> • Occorre declassare la via S. Gottardo da strada principale a strada di collegamento, così da poter attuare misure di moderazione che tengano conto della ML. • Si considerano le misure inerenti alla Via R. Simen una buona soluzione, ma i tempi di realizzazione richiedono un intervento di gestione del traffico. Si auspica in una moderazione tempestiva (2017). • Evitare la formazione di parcheggi alla fermata TILO per evitare l'aumento del traffico veicolare pendolare, a favore della ML e del TP.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

17 CORPORAZIONE BORGHESE LOCARNO

ML 5.1 - Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "nuovo collegamento Magadino - Tenero/Gordola, con Passerella sul Ticino"	Osservazioni
	Si accoglie la misura, invitando a progettare un percorso il più diretto possibile e che invada il minore terreno agricolo possibile (ev. sfruttando l'accesso alla fattoria esistente). Essendo un percorso utilitario, la ciclopista dovrà essere in duro e illuminata, nel rispetto della zona di protezione delle Bolle.
	Risposta
	Il tracciato del percorso ritenuto è quello contenuto nel PUC.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

19 SIG.RA DOROTEA SALA, ASCONA

<p>TP 4.1 Potenziamento dell'offerta TP su gomma prolungata linea 1 verso Losone e Gordola (lista A)</p>	<p>Osservazioni</p> <p>Risulta importante il prolungamento della linea 1 verso Losone e Gordola. Non si dovrebbe rinunciare alla fermata della futura linea 1 sulla via Peschiera, almeno all'altezza del palazzetto FEVI.</p> <p>Risposta</p> <p>È prevista una fermata all'altezza del Palazzetto Fevi / Centro di pronto intervento. Cfr. PALoc 2, misura TP 1: sul nuovo tracciato della linea 1 da/per Ascona è prevista la realizzazione di varie nuove fermate, tra cui anche in prossimità del palazzetto FEVI.</p>
<p>TP 3.3 Potenziamento linee bus regionali Linea 316 Locarno - Brissago</p>	<p>Osservazioni</p> <p>In merito al potenziamento della linea del bus regionale 316 Locarno-Brissago, non è accettabile il servizio al quartiere FEVI in sostituzione della 311 (la 316 è una linea regionale di collegamento e di conseguenza più diretta). Con il giro supplementare del quartiere peggiorerebbe il potenziale degli utenti di Brissago e Ronco s/Ascona, con l'aumento del TIM.</p> <p>Risposta</p> <p>Si prende atto dell'osservazione. L'allacciamento del quartiere tramite linea 316 permette di accelerare gli spostamenti tra il quartiere dei Saleggi (FEVI), il centro e la stazione di Locarno, e la sponda destra della Maggia (Ascona in particolare). Tale modifica è considerata come un vantaggio per l'utenza rispetto alla situazione attuale. Il nuovo percorso della linea regionale 316 via il quartiere Saleggi andrà a sostituire il servizio svolto attualmente dalla linea 311 (pure regionale!) nel medesimo comparto. Tuttavia, contrariamente ad oggi il percorso sarà bidirezionale e quindi simmetrico a vantaggio dell'utenza del quartiere (fermata Case popolari). I passeggeri da/per Brissago non subiranno svantaggi poiché grazie all'eliminazione dell'anello di Ascona il tempo di viaggio non aumenterà.</p>
<p>TP 3.4 Potenziamento linee bus regionali Linea 311 Locarno - Bellinzona</p>	<p>Osservazioni</p> <p>Far scendere i ragazzi al capolinea della linea 311 e farli salire sulla linea 1 verso Ascona, creerebbe affollamento.</p> <p>Risposta</p> <p>È corretto che per il tragitto da est (es. Cugnasco) in direzione FEVI sarà necessario un interscambio a Locarno Stazione. L'aspetto della capacità di trasporto nelle ore di punta sarà approfondito più tardi tenendo certamente in debita considerazione anche i flussi scolastici.</p>
<p>Nodo di interscambio di Riazzino</p>	<p>Osservazioni</p> <p>Con la divisione del percorso del bus in due linee, gli studenti per es. di Cugnasco, per arrivare al Liceo o alla SPAI dovranno cambiare il bus 2 volte.</p> <p>Risposta</p> <p>Si prende atto dell'osservazione. Va precisato che in fase A è necessario un solo interscambio. Per la fase C quest'aspetto andrà ulteriormente approfondito.</p>
<p>TP 4.1 – 4.2 - TP 4.3 – TP su gomma Losone-Gordola</p> <p>TP 10 – Misure infrastrutturali per la riorganizzazione dell'offerta TP su gomma linea 1 Ascona-Locarno</p>	<p>Osservazioni</p> <p>Nel PALoc 2 non era prevista una rotonda di 28 m tra via al Pascolo e via Ferrera ad Ascona. Questo è il concetto viario presentato dal Patriziato e Comune di Ascona sotto forma della Domanda di Costruzione del Piano di quartiere dell'ex aerodromo. La rotonda, come disegnata, non è fattibile. Tra la nuova rotonda e il nuovo tracciato lungo la A13 sono previste fermate bus in salita/discesa che creeranno problemi di accesso. Non sono previste corsie preferenziali, necessarie anche per la prospettata costruzione del Centro Turistico Culturale. La strada, come da progetto, risulta troppo stretta.</p> <p>Risposta</p> <p>Si prende atto dell'osservazione. La misura TP 4.2 è stata suddivisa in TP 4.2.1 (prolungo linea urbana 1 verso Losone) e TP 4.2.2 (linee urbane 1 e 7; nuove linee 3 e 4). La misura TP 10 ora è la TP 4.3. La misura TP 4.3 è ora la TP 4.4.</p>
<p>TP 10 – Misure infrastrutturali per la riorganizzazione dell'offerta TP su gomma linea 1 Ascona-Locarno</p>	<p>Osservazioni</p> <p>Viene migliorato il TP verso la stazione di Muralto ma viene peggiorato il collegamento tra Ascona e Solduno e Città Vecchia di Locarno.</p> <p>Risposta</p> <p>Tra Ascona e Solduno sarà necessario un interscambio (come d'altronde era il caso già nel concetto PALoc 2). Solo così è infatti possibile privilegiare i collegamenti maggiormente richiesti, ossia Solduno-Locarno FFS ed Ascona-Locarno FFS. Le due linee effettueranno le fermate Piazza Castello e Via della Pace (come accesso per il centro storico). La misura TP 10 ora è la TP 4.3.</p>
<p>(Concorso passerella ciclopedonale su fiume Maggia)</p>	<p>Osservazioni</p> <p>Il percorso lungo la A13 non è auspicato dal Cantone perché non è stato ripreso dal bando. Il progetto vincente del concorso non rispetta il PR di Ascona, violando le decisioni Cantionali e leggi federali, rendendo il percorso ciclopedonale più lungo e complicato. Le panchine possono essere viste come ostacoli.</p> <p>Risposta</p> <p>Non è tema PALoc 3.</p>

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

ML - Ascona	Osservazioni
	Non vengono proposte piste ciclabili ad Ascona.
	Risposta
	Il Comune di Ascona beneficia già di numerosi tratti di corsie o percorsi ciclabili), sia per gli spostamenti utilitari, sia per lo svago. Una situazione di vantaggio rispetto agli altri Comuni dell'agglomerato (area urbana, suburbana e periurbana).
In generale	Osservazioni
	Doppio ruolo nell'elaborazione del PALoc: responsabili/progettisti.
	Risposta
	A livello di progettazione preliminare e di massima non si constatano difficoltà.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

21 PARTITO SOCIALISTA SEZIONE LOCARNO

Metodologia	Osservazioni
	PALoc 3 poco concreto. Metodologia del PTLV e PALoc 2 non ripresa, modificando principi e obiettivi, anche perché le misure di PALoc 2 e PTLV non realizzate non vengono richiamate.
	Risposta
	Il PALoc 3 deve essere l'aggiornamento del PA precedente. Misure di PALoc 2 in priorità B e C e diverse misure di priorità A (non realizzate o in ritardo) sono state riprese nel PALoc 3. La continuità è dunque data.
	Osservazioni
	Il rapporto esplicativo deve tener conto e esprimersi in merito ai ritardi dell'attuazione del PALoc 2.
	Risposta
	Una tabella di monitoraggio dello stato di avanzamento delle misure di PALoc 2 sarà parte integrante della documentazione del PALoc 3.
Criteri d'efficacia	Osservazioni
	<ul style="list-style-type: none"> • Nel TP i miglioramenti in A, concernono linee periferiche e miglioramenti che dovrebbero essere standard per una azienda di TP (confronto con PAB 3 sul numero delle misure TP/TIM). • In merito allo sviluppo centripeto, la cartina dello scenario auspicato presenta aree insediative vaste e non gerarchizzate. Il PALoc 2 già presentava un minimo di struttura insediativa coerente e già abbozzata. • Efficacia ambientale non del tutto trattata, ritenendola risolta con le zone 30 e la generica riqualifica degli assi urbani. • L'estensione delle zone a traffico moderato e la riqualifica degli assi urbani sono le uniche misure richiamate per il miglioramento della sicurezza del traffico, senza relazionarle alle relative statistiche.
	Risposta
	<p>Pagina 110 del rapporto sono indicate chiaramente le zone centrali capaci di attrarre. Per ogni zona è prevista una misura di promozione dello sviluppo centripeto e riqualifica urbanistica.</p> <p>I miglioramenti TP in Lista A concernono anche e soprattutto la zona urbana (potenziamento ed estensione Linea 1: nuovo collegamento diretto Locarno - Ascona evitando il transito via Solduno - Ponte Maggia, e nuovo collegamento diretto di sponda destra tra Ascona e Losone).</p> <p>L'efficacia ambientale è oggetto della versione finale del documento (autunno 2016).</p>
	Osservazioni
	<ul style="list-style-type: none"> • Progetto dell'arch. Snozzi per Piazza Grande e Largo Zorzi non è accennato nella misura IN 8. Si chiede di inserire la misura in priorità A riprendendo il progetto. • Non è menzionata la sostituzione dell'asfalto con pavimentazione pregiata nella Città Vecchia a Locarno. • Una misura importante sarebbe la definizione di un progetto unitario dal lungolago di Muralto fino alla Maggia. • Si auspica che il rapporto comprenda un'analisi della progettualità: progetto Snozzi per Piazza Grande/Largo Zorzi, passerella sulla Maggia, Palazzo del Cinema, Riqualifica del FEVI e del quartiere ex Gas ed ex Macello e il Parco Balli.
	Risposta
	<p>Nella misura riqualifica largo Zorzi saranno considerati anche i progetti già allestiti o in corso.</p> <p>L'asse di transizione a lago è parte integrante della strategia 1 (spazi verdi – acqua – funzioni pubbliche). Il miglioramento del collegamento a Lago è pertanto favorito mediante le singole misure del Paloc.</p>
P1 - Comparto ex Caserma di Losone	Osservazioni
	Misura priva di alternativa o progettualità nei confronti di un'istituzione (Museo del territorio) che il Cantone non ha definitivamente deciso di attribuire ad altro luogo.
	Risposta
	La misura è di competenza comunale.
IN 3 - Riqualifica urbanistica quartiere ai Saleggi a Locarno	Osservazioni
	La promozione di un quartiere ecosostenibile è ben vista ma deve essere accessibile anche ai ceti meno abbienti dell'agglomerato. Si chiede di verificare l'indicazione della località Saleggi che lascia intendere l'area tra la scuola media di via Varesi e la Peschiera.
	Risposta
	La politica comunale ha identificato altre zone.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

IN 10 – Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane	Osservazioni
	La verifica delle riserve edilizie è urgentissima. La misura deve essere portata in priorità A. Misura poco costosa e di facile attuazione, da abbinare alla redazione del compendio dello stato dell'urbanizzazione che la legislazione pianificatoria chiede ad ogni Comune.
	Risposta
	Misura inserita quale priorità A
IN 12 – Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno	Osservazioni
	Si chiede di portare la misura in priorità A, perlomeno per l'avvio di uno studio o di un concorso urbanistico che riqualifichi questa importante arteria centrale.
	Risposta
	Non è possibile anticipare la misura in A perché non sono stati avviati studi in merito.
TP 3.1 - Potenziamento ferrovia Locarno-Camedo	Osservazioni
	Si ritiene che già l'attuale impostazione della Centovallina funzioni da metro pedemontano. È auspicato procedere ad una verifica delle possibilità attuali di potenziamento dell'offerta e a rendere pianificatoriamente interessanti le aree insediate intorno alle stazioni FART. Va confermata l'integrazione del traffico locale della Centovallina come parte integrante delle linee TILO.
	Risposta
	L'integrazione della linea ferroviaria FART Locarno–Camedo nel sistema "S-Bahn Ticino" è auspicata. Ad oggi, a causa dei limiti infrastrutturali, non è possibile proporre un'offerta perfettamente cadenzata. Per questo motivo – contrariamente alla linea FLP Lugano–Ponte Tresa S60 – fino ad oggi l'integrazione non è avvenuta a pieno titolo e non è stato assegnato un numero "S". Con la misura in questione quest'obiettivo troverà la sua realizzazione.
TP 4.1 - Potenziamento dell'offerta TP su gomma prolungo linea 1 verso Losone e Gordola (lista A)	Osservazioni
	Occorre giustificare maggiormente la scelta delle nuove linee, in particolare in relazione ad un eventuale perdita di attrattività del TP per gli spostamenti dai sottocentri (Solduno-Ascona, Minusio-Losone)
	Risposta
	c'è a disposizione uno studio di approfondimento a conferma delle scelte fatte.
TIM 19 - Riorganizzazione della viabilità e del nodo intermodale di Ponte Brolla	Osservazioni
	Stupisce la proposta a livello di progetto dettagliato e la priorità A di una misura che ha un impatto paesaggistico notevole. Si chiede che in priorità A sia previsto solamente lo studio delle necessità e fattibilità del progetto e l'avvio di una procedura di progettazione dell'infrastruttura.
	Risposta
	La misura è ritenuta prioritaria sia dal Cantone sia dai Comuni delle Valli (anch'essi parte dell'agglomerato secondo le disposizioni cantonali).

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

22 I VERDI DEL LOCARNESE

P1 - Comparto ex caserma di Losone	Osservazioni
	misura troppo generica per la priorità A. Valutare come collegare il comparto alla zona di svago del Merisc' in modo da diminuire il traffico veicolare nei quartieri.
	Risposta
	La pianificazione è in fase di definizione
P2 – Nuova fermata TILO a Minusio e relazioni con l'area di Rivapiana	Osservazioni
	Misura condivisa ma va inserita nella pianificazione del traffico. L'accesso alla stazione deve essere prioritario per ML/TP (ma la creazione della linea del TP è prevista in un'altra fase).
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
P 4.1 – Parco urbano del delta del fiume Maggia	Osservazioni
	Da valutare la priorità A. L'accesso dei mezzi pubblici deve essere garantito fino all'entrata del Parco. Il prolungamento TP fino alla foce è quindi auspicabile.
	Risposta
	Inserita in priorità A. Il progetto del parco urbano definisce le porte d'ingresso.
P 4.2 - Golene dei fiumi Melezza e Maggia	Osservazioni
	Da valutare la priorità A. L'eventuale realizzazione di un aggiramento di Solduno con un nuovo ponte sulla Maggia è in contrasto con questa misura e quindi da abbandonare.
	Risposta
	Inserita in priorità A
P8 - Progetto rivalago del Gambarogno	Osservazioni
	Priorità A.
	Risposta
	La misura non può essere anticipata perché necessita di approfondimenti.
P9 - Corsi d'acqua strutturanti il paesaggio	Osservazioni
	da valutare la priorità B per alcuni corsi d'acqua. Evitare che costruzioni recenti precludano la realizzazione della misura.
	Risposta
	La tutela è garantita dalle norme in vigore
IN 1 – Riquilifica urbanistica comparto stazione FFS Locarno – Muralto	Osservazioni
	Misura condivisa e necessaria. Occorre garantire un accesso diretto e sicuro da parte della mobilità lenta. Occorre valutare un aggiuntivo sottopasso su via della Stazione.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
IN 3 – Riquilifica urbanistica quartiere ai Saleggi a Locarno	Osservazioni
	L'edificazione esclusiva di un ecoquartiere a basso tasso TIM è da prediligere.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
IN 5 – Sviluppo centripeto in prossimità della fermata TILO di Gordola	Osservazioni
	L'edificazione esclusiva di un ecoquartiere a basso tasso TIM è da prediligere.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
IN 6 – Riquilifica dell'asse urbano principale – IN 7 – Riquilifica assi urbani secondari	Osservazioni
	La misura è condivisa. Non bisogna dimenticare un'alberatura di qualità e la ML.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
IN 8 – Riquilifica Largo F. Zorzi a Locarno	Osservazioni
	Misura condivisa. L'accesso alla Piazza Grande e al lungolago con la bicicletta deve essere lineare e sicuro.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

IN 9 – Verifica della contenibilità dei PR nelle aree centrali con un buon livello di servizio di TP	Osservazioni
	Misura condivisa. Occorre una densificazione verso l'alto con il mantenimento di spazi verdi e giardini di qualità. Da valutare la priorità A.
	Risposta Inserita quale priorità A.
IN 10 – Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane	Osservazioni
	Misura necessaria con conseguenza la riduzione della superficie edificabile nella zona periurbana.
	Risposta Si prende atto dell'osservazione. La contenibilità risulterà dagli studi.
IN 11 – Indirizzo prioritario e gestione delle residenze secondarie	Osservazioni
	Misura condivisa. Priorità A. Dove si supera il limite del 20% vanno introdotti provvedimenti per aumentare il tasso di occupazione delle residenze. Dove il 20% non è stato raggiunto va ridotto il limite per questioni paesaggistiche e di mobilità.
	Risposta Si prende atto dell'osservazione.
IN 12 – Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno	Osservazioni
	Proposta condivisa in priorità B. Nella valorizzazione del quartiere occorre considerare la creazione di un punto di aggregazione o incontro (pizza o parco).
	Risposta Si prende atto dell'osservazione. La misura si mantiene in priorità C.
IN 14 – Riduzione parcheggi e riqualifica spazi pubblici	Osservazioni
	Misura da sostenere. Priorità A. I parcheggi devono essere ridotti e non semplicemente spostati nei sotterranei.
	Risposta Inserita quale priorità C in quanto da approfondire
TP 3.1 - Potenziamento ferrovia Locarno - Camedo	Osservazioni
	Misura condivisa, da portare in priorità B fino a Camedo. In priorità C. Occorre valutare un potenziamento sul territorio italiano, per ridurre il tempo di percorrenza e permettere maggiori coincidenze a Domodossola.
	Risposta Potenziamento ferrovia delle Centovalli: tale misura rimane in priorità C, poiché finanziabile unicamente tramite fondo PROSSIF 2030).
TP 3.2 - Potenziamento linee bus regionali Linea 315 Locarno - Cavigno	Osservazioni
	La cadenza ogni mezzora deve essere proposta fino a Cavigno almeno durante i mesi estivi.
	Risposta La misura, di carattere funzionale e non infrastrutturale, può essere adattata (estensione fino a Cavigno della frequenza semi-oraria nei mesi estivi). Decisione di competenza CIT/Cantone/Comuni per il finanziamento del servizio. Di principio, il potenziamento è auspicabile durante tutto l'anno, in maniera da incentivare l'utenza regolare (pendolari) a prendere il bus. A seconda della sostenibilità finanziaria la cadenza 30' di base fino a Maggia e limitatamente ai mesi estivi su tutta la linea potrebbe rappresentare una variante meno onerosa (da approfondire).
TP 4.3 - Potenziamento dell'offerta TP su gomma, prolungo linea 1 verso Losone (lista C)	Osservazioni
	Da portare in priorità B.
	Risposta La misura è in Lista C ed è proposta unicamente a titolo indicativo, sarà l'evoluzione dell'utenza a indicare la sua necessità o meno. Potrebbe dunque essere anticipata in Lista B (equivalente alla Lista A del PALoc 4). Tale potenziamento richiederà interventi infrastrutturali (completamento della rete stradale comunale necessaria per il percorso) di una certa importanza. La misura ora è la TP 4.4.
TP 5.1 - Nuova linea bus urbana circolare, linee diametrali 3 e 4 collina - città (Brione s. Minusio - stazione FFS - Lido)	Osservazioni
	Da valutare il prolungamento della linea fino alla fine di via G. Rossini (Via G. Respini), nell'ottica del Parco della foce della Maggia.
	Risposta Le linee 3 e 4 "cambieranno numero" presso l'attuale piazza di giro davanti a Residenza Lido (in Via della Posta). Il concetto – da affinare – prevede le soste delle due linee a Locarno Stazione (per assicurare buone coincidenze da/per i treni TILO). Di conseguenza al lido non sarà prevista alcuna sosta o solo una sosta molto corta per offrire un vero e proprio servizio "circolare" nelle due direzioni. Un'asta supplementare in direzione della foce, peraltro con un potenziale prettamente turistico, ridurrebbe notevolmente l'attrattiva del servizio.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

TP 5.2 - Nuova linea bus 6, linea circolare collina - città (Orselina - Locarno Monti - Stazione FFS)	Osservazioni
	Da portare in priorità A o B.
	Risposta La misura è in Lista C e sarà l'evoluzione dell'utenza a indicare la sua necessità o meno. Potrebbe dunque essere anticipata in Lista B (equivalente alla Lista A del PALoc 4). Le nuove linee bus 3 e 4 (TP 5.1) saranno quelle principali ad assicurare i collegamenti tra Locarno Stazione e la collina (Locarno Monti, Orselina, Brione) – con coincidenze funzionali con i treni TILO. La presente misura costituisce invece un complemento d'offerta (potenziamento) da implementare in caso di forte aumento della domanda TP da e per la collina. Contrariamente alle linee 3 e 4, la linea 6 fungerebbe da anello principalmente per i collegamenti all'interno dell'agglomerato (quindi senza coincidenze pianificate con i treni TILO).
TP 7 - Nuova linea bus 7 collina – Minusio (Brione s. Minusio – Minusio TILO)	Osservazioni
	Da realizzare in contemporanea con la nuova fermata TILO.
	Risposta La misura è in Lista C e si rifà alla pianificazione TP PALoc 2. Un collegamento bus diretto Minusio–Brione s.M. non è ritenuto prioritario ma – a seconda dell'evoluzione della domanda TP – potrebbe essere interessante nel medio-lungo periodo. Lo studio Bonalumi del 2014 (sviluppo TP Locarno/Minusio-collina) ha messo in evidenza una serie di problemi infrastrutturali che andrebbero risolti per istituire un servizio bus nel comparto.
TIM Cmp2 - Porta Est-Tenero (Comparto ex Cartiera)	Osservazioni
	Riqualifica condivisa. Mancano misure concrete per ridurre attrattività TIM alla Coop. Occorre insistere sull'accesso tramite ML e TP. Un ulteriore aumento dei parcheggi è da evitare.
	Risposta Si prende atto dell'osservazione.
TIM 10.1 - TIM 10.2 – Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento del nucleo – TIM 11 – Messa in sicurezza di via Varesi a Locarno	Osservazioni
	Priorità A
	Risposta La misura TIM 10.1 è stata stralciata perché già in fase di realizzazione (Cavigliano). La misura TIM 10.2, ora TIM 10 (Verscio) è in priorità C. La misura TIM 11, ora TIM 11.1 è in priorità B.
TIM 13 - Messa in sicurezza di via R. Simen a Minusio e via G.G. Nessi a Muralto	Osservazioni
	Misura condivisa se realizzata in modo da ridurre il traffico di transito o parassitario (proposte PROVELO).
	Risposta Si prende atto dell'osservazione.
TIM 17 - Galleria Moscia-Acapulco	Osservazioni
	La misura è necessaria per la ML. Deve essere valutata temporaneamente la trasformazione in zona 30.
	Risposta Si prende atto dell'osservazione.
TIM 18 - Riorganizzazione della viabilità a Solduno	Osservazioni
	La misura è necessaria ma non è chiara.
	Risposta Studio di fattibilità aggiornato consegnato al Comune a marzo 2018.
TIM 20 - Misure di miglior/messa in sicurezza della viabilità della tratta Solduno-Ponte Brolla	Osservazioni
	Misura condivisa. Occorre valutare gli accessi per svago al fiume Maggia.
	Risposta Si prende atto dell'osservazione.
TIM 21.1 -TIM 21.2 -TIM 21.3 – Riqualifica assi urbani nell'agglomerato	Osservazioni
	è necessaria l'introduzione dei 30 km/h
	Risposta Il PALoc 3 tratta abbondantemente il tema UPI 50/30. L'asse principale deve comunque permettere una corretta gestione del traffico, in sicurezza, restando arteria di viabilità principale.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

TIM 21. 4 - Riqualifica assi urbani nell'agglomerato (Tenero-Contra)	Osservazioni
	da valutare l'introduzione dei 30 km/h
	Risposta
	Il PALoc 3 tratta abbondantemente il tema UPI 50/30. L'asse principale deve comunque permettere una corretta gestione del traffico, in sicurezza, restando arteria di viabilità principale.
TIM 22 - Gestione centralizzata degli impianti semaforici nel Locarnese	Osservazioni
	la ML va considerata, la durata dei tempi di attraversamento per i pedoni va allungata.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione. La ML è stata considerata.
TIM 24 - Messa in sicurezza punti critici della rete viaria	Osservazioni
	misura condivisa se sono considerati tutti gli utenti del traffico (bici e pedoni compresi).
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
TIM 25 - Attualizzazione censimento e sviluppo strategia di gestione posteggi pubblici	Osservazioni
	Misura vaga e inutile se non si fissano obiettivi misurabile.
	Risposta
	si prende atto dell'osservazione.
Nuova misura proposta: Pedonalizzazione completa del centro storico di Locarno e creazione di una linea circolare di bus navetta	Osservazioni
	si suggerisce una pedonalizzazione del centro storico di Locarno in priorità B.
	Risposta
	Non è un tema di PA.
Nuova misura proposta: Introduzione di un orario estivo per le reti dei bus	Osservazioni
	Durante i mesi estivi l'orario viene adattato all'utenza. Le frequenze aumentano e le corse si prolungano nei fine settimana.
	Risposta
	Misura già in parte esistente sulle linee turistiche (finanziata da operatori turistici.).
Nuova misura proposta: Ecoquartieri	Osservazioni
	Si propone la creazione di un ecoquartiere per ogni comune della cintura urbana.
	Risposta
	La competenza è comunale e non può diventare un'imposizione del PALoc.
Nuova misura proposta: Attraversamenti sicuri di Via San Gottardo a Minusio	Osservazioni
	Si ritiene fondamentale pianificare almeno 2 ulteriori attraversamenti della via San Gottardo per pedoni e ciclisti. Vanno trovate misure per ridurre l'attrattività del TIM.
	Risposta
	Si prende atto dell'osservazione.
Nuova misura proposta: Battello S. Nazzaro - Locarno	Osservazioni
	È auspicabile un collegamento con il Gambarogno con frequenza 30/60 min.
	Risposta
	Per l'offerta di navigazione si parte dal presupposto che l'attuale servizio tra Locarno e il Gambarogno (oggi navetta con cadenza oraria Locarno-Magadino) potrà essere mantenuto anche in futuro da e per il nuovo nodo intermodale di S. Nazzaro.
Nuova misura proposta: Messa in sicurezza della strada ai Monti fino al negozio di alimentari	Osservazioni
	Ci sono diversi attraversamenti pericolosi su via ai Monti. L'incrocio con via del Tiglio è molto pericoloso. Si propone l'introduzione parziale della zona 30 km/h.
	Risposta
	Al momento le zone 50/30 individuate sono state evidenziate nella misura TIM2. Ciò non esclude che a livello comunale non possano essere individuati altri interventi complementari, più o meno puntuali.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

23 APM (Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo)

	<p>Osservazioni</p> <p>Si ritiene che nella situazione "dopo AlpTransit", occorrerà eseguire uno studio per l'insediamento delle fermate TILO che consideri l'effettivo potenziale d'utenza per ogni zona. Si ritiene che la realizzazione di AlpTransit, l'istituzione del Parco del PdM e la realizzazione di valide infrastrutture per ML e TP sia un'occasione unica per concepire e realizzare un'offerta attrattiva e lungimirante.</p> <p>Risposta</p> <p>Si prende atto dell'osservazione.</p>
	<p>Osservazioni</p> <p>Non sono previste nelle misure, oltre a Minusio, ulteriori fermate TILO. La nuova fermata Gerra Piano-Gerre di sotto, potrebbe fungere da punto d'accesso ovest al Parco del PdM. Un'ulteriore fermata potrebbe essere ubicata in zona Cadepezzo-Contone sulla linea Cadenazzo-Gambarogno-Luino.</p> <p>Risposta</p> <p>La misura è in contrasto con uno degli obiettivi principali dei PA (sviluppo centripeto <-> fermata TILO supplementare "nel verde"). L'utenza attuale e potenziale di Cugnasco e Gerra Piano è servita meglio tramite il potenziamento della linea bus regionale 311 (misura TP 3.4) che offre un servizio capillare nel comparto. Lo studio dell'ing. Lucchini, dimostra che la fermata di Gerre di Sotto risulta fortemente penalizzante per l'esercizio e i viaggiatori in transito (in termini di tempi di percorrenza) a fronte di un debole potenziale d'utenza.</p>
	<p>Osservazioni</p> <p>Occorre riconsiderare gli investimenti per le nuove fermate prevedendo delle fermate più semplici a misura d'uomo, sempre nel rispetto nelle misure di sicurezza e accessibilità richieste.</p> <p>Risposta</p> <p>Le misure TP 8.1, TP 8.2 e TP 8.3 vanno in questa direzione e hanno come obiettivo quello di rendere l'accessibilità e la fruibilità del TP su gomma maggiormente attrattivo e sicuro per l'utenza.</p>
	<p>Osservazioni</p> <p>Si auspica l'esecuzione di uno studio globale per definire l'insediamento delle fermate S-Bahn/TILO per tutto il comprensorio del PdM e del Gambarogno.</p> <p>Risposta</p> <p>Si prende atto dell'auspicio.</p>
<p>ML 5.1 - Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "nuovo collegamento Magadino - Tenero/Gordola, con Passerella sul Ticino"</p>	<p>Osservazioni</p> <p>Si auspica nella realizzazione delle ciclopiste e delle passerelle sul Ticino, già previste dal PUC. Si chiede che siano invertite le priorità, ritendendo quella in zona "Monda-Gerre di sotto" strategicamente meglio posizionato e di più semplice realizzazione.</p> <p>Risposta</p> <p>Il percorso rispetta il tracciato PUC. Al momento è disponibile un PMax per la realizzazione del percorso Magadino-Tenero, mentre per il percorso Monda-Gerre nessuno studio è ancora disponibile.</p>

ALLEGATO II

Agglomerato del Luganese: sintesi osservazioni e risposte

PAL3
Programma d'agglomerato del Luganese
di terza generazione

Procedura d'informazione e partecipazione a norma dell'art. 11 Lst, svolta in delega dalla CRTL (v. art. 8 RLst)

Pubblicazione dal 23 dicembre 2015 al 29 febbraio 2016

Rapporto sulla consultazione ai sensi dell'art. 20 RLst

SOMMARIO

1	Aspetti formali	47
1.1	Procedura e oggetto della consultazione	47
1.2	Risposte pervenute	49
2	Riassunto delle osservazioni e delle risposte	51
2.1	Osservazioni dalla consultazione dei Municipi e dalla consultazione pubblica	51
	2.1.1 <i>Riassunto delle prese di posizione</i>	51
	2.1.2 <i>Osservazioni generali</i>	55
	2.1.3 <i>Richieste puntuali</i>	57
	2.1.4 <i>Tematiche particolari</i>	63
2.2	Preavviso del Dipartimento del territorio	64
	2.2.1 <i>Valutazione generale</i>	64
	2.2.2 <i>Analisi stato attuale e trend</i>	65
	2.2.3 <i>Scenario auspicato</i>	66
	2.2.4 <i>Strategie settoriali</i>	66
	2.2.5 <i>Misure</i>	67
	2.2.6 <i>Aspetti formali</i>	68

Aspetti formali

Questo rapporto presenta la presa di posizione della CRTL nell'ambito della consultazione in oggetto. Ai sensi della Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), spetta al Consiglio di Stato, tramite il Dipartimento del territorio, esaminare le osservazioni e le proposte e – se non recepite – darvi risposta in un rapporto allegato nell'ambito della pubblicazione delle schede che verranno adottate (art. 13 Lst, artt. 20 e 21 RLst).

Tale procedura è necessaria per ossequiare da una parte il "requisito di base" relativo alla garanzia di partecipazione e dall'altra la conformità con il Piano direttore cantonale, entrambe richieste dalla Confederazione per l'allestimento dei PA.

1.1 Procedura e oggetto della consultazione

Il 30 giugno / 8 luglio 2014 CRTL e Consiglio di Stato hanno ratificato la Convenzione sulla base della quale la CRTL è stata incaricata di allestire il PAL3.

Il 24 settembre 2015 la CRTL ha approvato la documentazione da porre in consultazione parallelamente presso i servizi dell'amministrazione cantonale e i Municipi. Essi sono stati distribuiti ai Municipi e al Dipartimento del territorio il 12 ottobre 2012, con l'invito a formulare una presa di posizione tramite risoluzione Municipale entro il 13 novembre 2015, rispettivamente un preavviso.

La documentazione è stata presentata:

- ai servizi dell'amministrazione cantonale, il 24 settembre 2015, presso l'Aula magna dello stabile amministrativo 3 di Bellinzona;
- ai Municipi, il 22 ottobre 2015, presso la Casa comunale di Vezia.

La CRTL ha approvato i seguenti documenti da porre in consultazione pubblica il 26 novembre 2015:

"PAL3 - Programma d'agglomerato del Luganese di terza generazione - Documento per l'informazione e la partecipazione a norma dell'art. 11 Lst":

- Consultazione dei Municipi e del Dipartimento del territorio, 23.12.2015
- Paesaggio e insediamenti, 23.12.2015
- Mobilità, 23.12.2015
- E@Mobility, 23.12.2015

Questi documenti sono stati posti in consultazione presso le Cancellerie di tutti i Comuni del comprensorio di competenza della CRTL dal 23 dicembre 2015 al 29 febbraio 2016 a norma dell'art. 11 Lst. La documentazione è inoltre stata messa a disposizione sul sito internet www.pal3.ch.

Nell'ambito della consultazione è stata tenuta una serata pubblica, il 14 gennaio 2016, presso la Sala Aragonite di Manno.

Oggetto e principale obiettivo e della consultazione è il consolidamento dell'impostazione strategica del PAL3. Per focalizzare l'attenzione sui contenuti principali, si è quindi chiesto di rispondere in particolare alle seguenti domande:

- 1) È corretto focalizzare l'attenzione delle proposte operative del PAL3 sui temi del paesaggio-insediamenti, sull'adattamento della rete di trasporto pubblico su gomma e sull'integrazione della rete della mobilità lenta?
- 2) Si conferma la visione di sviluppo del Luganese incentrata sul concetto urbanistico di "città- agglomerato"?
- 3) La definizione delle 21 aree funzionali, con le loro specifiche vocazioni, è corretta?
- 4) Il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale a partire da pianificazioni intercomunali è convalidato?
- 5) Il concetto di "maglia verde" quale elemento strutturante dell'organizzazione territoriale del Luganese è condiviso ?
- 6) Si conferma che la rete tram-treno è l'elemento strutturante della futura mobilità pubblica del Luganese?
- 7) È necessario l'adattamento e il potenziamento del servizio di trasporto pubblico regionale su gomma secondo i principi enunciati?
- 8) L'obiettivo generale "il 30% trasporto pubblico, il resto pulito" quale indirizzo di strategia a lungo termine per le decisioni in materia di mobilità è condiviso?

1.2 Risposte pervenute

Il documento riassume sia le prese di posizione dei Municipi e il preavviso del Dipartimento del territorio formulate nell'ambito della specifica consultazione, sia le osservazioni pervenute nell'ambito della procedura formale ai sensi dell'art. 11 Lst.

Hanno risposto:

- 41 Municipi: Alto Malcantone, Agno1, Bedano, Bedigliora, Bioggio2, Cadempino, Canobbio, Capriasca, Caslano, Collina d'Oro, Croglio, Cureglia, Curio, Grancia, Isonne, Lamone, Lugano, Manno3, Massagno, Melide, Mezzovico Vira, Monteceneri, Monteggio, Muzzano, Origlio, Porza, Pura, Savosa, Sorengo, Torricella-Taverne e Vezia.

La presa di posizione della *Conferenza dei sindaci e Assemblea del settore Malcantone* è ritenuta rappresentativa della posizione dei Municipi che non hanno formulato osservazioni specifiche, e meglio: Aranno, Astano, Cademario, Magliaso, Miglieglia, Neggio, Novaggio, Ponte Tresa, Sessa e Vernate.

- Il Dipartimento del territorio, con il preavviso datato 16 novembre 2015;
- 2 partiti politici / sezioni: Partito socialista, sezione di Lugano, Un Futuro per Ponte Tresa
- 5 associazioni di diritto privato: ATA – Associazione Traffico e Ambiente; CAT – Conferenza delle Associazioni tecniche del Cantone Ticino; Associazioni di cittadini per il territorio del Luganese⁴; Pro Velo Ticino, RailValley
- Non hanno risposto 6 Municipi: Comano, Gravesano, Morcote, Paradiso, Ponte Capriasca e Vico Morcote.

¹ Presa di posizione congiunta Agno, Bioggio e Manno, con la formulazione di osservazioni specifiche. Per i temi generali i tre Municipi si rifanno alla risposta della *Conferenza dei sindaci e Assemblea del settore Malcantone*.

² Cfr. nota 1

³ Cfr. nota 1

⁴ Presa di posizione congiunte di Cittadini per il territorio, Gruppo di Massagno, VivaGandria, Uniti per Brè, Capriasca Ambiente, Associazione Quartiere Bomborozzo, Carone e l'Arbostora, Cittadini per il territorio, Pian Scairolo

Elenco delle osservazioni pervenute:

Municipio / Ente	Data	Municipio / Ente	Data
Associazione Traffico e Ambiente	29.02.2016	Municipio di Lugano	12.11.2015 / 03.03.2016
Municipio di Alto Malcantone	12.11.2015	Municipio di Magliaso	03.2016
Municipi di Agno, Bioggio e Manno	13.11.2015 / 29.02.2016	Municipio di Massagno	12.11.2015
Municipio di Bedano	12.11.2015	Municipio di Melide	13.11.2015
Municipio di Bedigliora	5.11.2015	Municipio di Mezzovico-Vira	16.11.2015
Municipio di Cadempino	12.11.2015	Municipio di Monteceneri	16.11.2015
Municipio di Canobbio	16.11.2015	Municipio di Monteggio	17.11.2015
Municipio di Capriasca	13.11.2015	Municipio di Muzzano	10.11.2015 / 01.03.2016
Municipio di Caslano	13.11.2015	Municipio di Origgio	11.11.2015 / 13.01.2016
Associazioni di cittadini per il territorio del Luganese	29.02.2016	Partito socialista, sezione di Lugano	04.03.2016
Conferenza dei sindaci e assemblea del settore Malcantone	13.11.2015	Municipio di Ponte Tresa	03.2016
Conferenza delle Associazioni tecniche del Cantone Ticino	29.02.2016	Municipio di Porza	13.11.2015
Municipio di Collina d'Oro	12.11.2015	Pro Velo Ticino	29.02.2016
Municipio di Croglio	12.11.2015	Municipio di Pura	9.11.2015 / 03.2016
Municipio di Cureglia	12.11.2015	RailValley	06.01.2016
Municipio di Curio	2.11.2015	Municipio di Savosa	12.11.2015
Dipartimento del territorio	16.11.2015	Municipio di Sorengo	6.11.2015
Municipio di Grancia	12.11.2015	Municipio di Torricella-Taverne	16.11.2015
Municipio di Isonne	12.11.2015	Un Futuro per Ponte Tresa	26.02.2016
Municipio di Lamone	13.11.2015	Municipio di Vezia	4.11.2015

2 Riassunto delle osservazioni e delle risposte

2.1 Osservazioni dalla consultazione dei Municipi e dalla consultazione pubblica

2.1.1 Riassunto delle prese di posizione

La tabella seguente riassume tutte le prese di posizione pervenute, mette in evidenza la posizione di base sugli otto quesiti principali posti in consultazione e sintetizza le osservazioni complementari. Osservazioni e richieste specifiche sono menzionate unicamente nella tabella del cap. 2.1.1.2.

Legenda:
 risposta sostanzialmente positiva
 consenso di principio, con puntualizzazioni relativamente importanti
 risposta prevalentemente critica o negativa
 - nessuna osservazione specifica

Ente	1. Temi	2. Visione "città-agglomerato"	3. 21 aree funzionali	4. Pianificazione dal basso	5. Maglia Verde	6. Tram-treno	7. Potenziamnto TP gomma	8. Obiettivo 30% TP, resto pulito	Osservazioni aggiuntive
Associazione Traffico e Ambiente									Si ritiene errato fondare il PAL3 sul PAL2. Pianificazione intercomunale ritenuta poco democratica. Chiesta limitazione degli spazi per il trasporto individuale privato a favore del trasporto pubblico e della mobilità lenta, con una politica restrittiva dei posteggi.
Alto Malcantone									
Agno / Bioggio / Manno									Concetti e proposte ritenuti generici. Critica alla ripetizione quadriennale dell'esercizio a fronte dei tempi per la realizzazione delle opere, continuamente procrastinate. Non si ritiene indispensabile sviluppare NPV in un piano regolatore intercomunale, ma nei suoi singoli aspetti.
Bedano									
Bedigliora									

Ente	1. Temi	2. Visione "città-agglomerato"	3. 21 aree funzionali	4. Pianificazione dal basso	5. Maglia Verde	6. Tram-treno	7. Potenziamiento TP gomma	8. Obiettivo 30% TP, resto pulito	Osservazioni aggiuntive
Cadempino	-	-	-	-	-	◆	◆	◆	
Canobbio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Capriasca	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Richiesto un approfondimento del tema delle centralità secondarie.
Casiano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Casiano / Magliaso / Ponte Tresa / Pura	-	-	-	-	-	-	◆	◆	Critica alla mancata realizzazione di progetti riguardanti il comparto. Invito a realizzare al più presto le misure già previste e ad avviare la progettazione di massima relativa alla viabilità Basso Malcantone.
Associazioni di cittadini per il territorio del Luganese	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	PAL3 in generale inefficace. Proposto un modello bipolare. Rete tram-treno da ripensare integralmente e di conseguenza il potenziamento del trasporto pubblico su gomma.
Collina d'Oro	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Conferenza delle Associazioni tecniche del Cantone Ticino	-	-	◆	◆	◆				Lettura del territorio troppo generica. Maglia verde inefficace. "Agenzie di sviluppo" inefficaci.
Croglio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Cureglia	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Non si condivide la scelta tecnica che prevede la parziale convivenza del tram-treno con il traffico privato e si critica la scelta della galleria che esclude il servizio alla collina di Massagno-Besso-Savosa.
Curio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Grancia	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Si chiede di non sottovalutare l'importanza delle funzioni abitative presenti nel Pian Scairolo.
Isonne	◆	-	◆	-	◆	◆	◆	◆	

Ente	1. Temi	2. Visione "città-agglomerato"	3. 21 aree funzionali	4. Pianificazione dal basso	5. Maglia Verde	6. Tram-treno	7. Potenziamiento TP gomma	8. Obiettivo 30% TP, resto pulito	Osservazioni aggiuntive
Lamone	◆	◆	-	-	◆	◆	◆	◆	Si ritiene che il modello territoriale proposto sia centrifugo e non riconosca la struttura bipolare del Luganese.
Lugano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Si rende attenti all'eventuale risvolto negativo del modello di rete urbana legato al traffico e all'attribuzioni di vocazioni "eccessivamente" univoche. Si rende attenti che la Città ha licenziato il messaggio per l'elaborazione del Piano direttore comunale, che potrà fungere da strumento per la realizzazione degli obiettivi delle aree funzionali.
Conferenza dei sindaci e assemblea settore Malcantone	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Massagno	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Melide	◆	◆	-	-	◆	◆	◆	◆	
Mezzovico-Vira	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Monteceneri	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Monteggio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Muzzano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Il Municipio considera che il PAL2 non sia consolidato. La visione della "città agglomerato" è già stata criticata dal Municipio nell'ambito della consultazione sul PCA.
Origgio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Partito socialista, sezione Lugano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Si ritiene che il PAL2 non sia consolidato e quindi non sia da confermare. PAL3 in generale inefficace. Proposto un modello bipolare.
Porza	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	

	9. Temi	10. Visione "città-agglomerato"	11.21 aree funzionali	12. Pianificazione dal basso	13. Maglia Verde	14. Tram-treno	15. Potenziamnto TP gomma	16. Obiettivo 30% TP, resto pulito	Osservazioni aggiuntive
Pro Velo Ticino	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Diagnosi delle debolezze della rete ciclabile sommaria.
Pura	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
RailValley	-	-	-	-	-	-	-	-	Viene formulata solo una richiesta puntuale.
Savosa	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Sorengo	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Dubbio sull'impostazione del PAL3 in quanto il finanziamento del PAL2 non è stato accolto favorevolmente da taluni legislativi comunali. L'obiettivo "30% TP, il resto pulito" deve essere inteso come dichiarazione d'intenti e non come l'obiettivo al 2030.
Torricella-Taverne	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Un Futuro per Ponte Tresa	-	-	-	-	-	-	-	-	Vengono formulate solo richieste puntuali.
Vezia	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	21 aree funzionali sono ritenute eccessive. Quelle che hanno vocazioni analoghe e sono adiacenti potrebbero essere riunite.

2.1.2 Osservazioni generali

Molte delle prese di posizione pervenute presentano osservazioni e proposte simili tra di loro, hanno toccato lo stesso argomento, con sfaccettature diverse, oppure riguardano lo stesso settore territoriale. Qui di seguito sono raggruppati, per tema, i principali temi toccati.

- Legenda: ● richiesta valutata o che si può considerare già evasa
 ▼ richiesta respinta
 □ richiesta non pertinente nell'ambito del PAL3

Tema	Osservazione	Valut.	Motivazione
Visione "città-agglomerato" / Aree funzionali	<p>Un numero consistente di Municipi, quasi tutti appartenenti alle aree del Basso Vedeggio e del Malcantone, chiedono che nell'ambito della rete urbana vi sia un "dialogo" paritetico tra l'area urbana e le aree sub- e periurbane in un contesto di complementarietà. Tale richiesta viene in particolar modo fatta valere per l'area del Vedeggio e quella del Cassarate.</p> <p>Svariati Municipi i cui Comuni appartengono alle aree periurbane chiedono che il concetto di rete urbana non precluda le possibilità progettuali locali e che sia garantita la possibilità di mantenere servizi anche nelle aree decentrate.</p> <p>Da parte dei Municipi dell'area interessati si lamenta una visione che non considera sufficientemente i Comuni lungo e soprastanti la Valle della Tresa. In particolare si ritiene che anche l'area di Sessa-Monteggio possa essere considerata una centralità secondaria.</p> <p>Alcuni Municipi hanno richiesto un approfondimento del tema delle centralità secondarie.</p>	●	<p>Il concetto di rete urbana, con il quale si è abbandonata l'impostazione centro-periferia, permette la complementarietà richiesta, in un contesto di specifiche vocazioni.</p> <p>Verranno verificate le formulazioni nei documenti che potrebbero eventualmente risultare non sufficientemente chiare in tal senso.</p> <p>La rete urbana è proprio volta a permettere il mantenimento di centralità esterne.</p>
Visione "città-agglomerato" / Aree funzionali	<p>Attraverso il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale a partire da pianificazioni intercomunali le aree funzionali possono definire al loro interno l'assetto territoriale ritenuto più idoneo.</p> <p>Il PAL3 formula le indicazioni di principio. Si richiama l'impostazione di base secondo la quale le proposte e le scelte in materia pianificatoria competono ai Comuni.</p>	●	<p>Attraverso il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale a partire da pianificazioni intercomunali le aree funzionali possono definire al loro interno l'assetto territoriale ritenuto più idoneo.</p> <p>Il PAL3 formula le indicazioni di principio. Si richiama l'impostazione di base secondo la quale le proposte e le scelte in materia pianificatoria competono ai Comuni.</p>

Tema	Osservazione	Valut.	Motivazione
Modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale	Alcuni esecutivi auspicano una codifica più precisa del principio della pianificazione intercomunale "dal basso", anche negli strumenti pianificatori di ordine superiore.	●	Già l'attuale scheda R/M3 del Piano direttore riprende il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale proposto dal PAL.
Maglia verde	I Municipi delle aree periurbane chiedono che il concetto di "maglia verde" possa essere esteso anche alle aree più decentrate.	☐ ●	Le aree verdi più esterne, indicate nella documentazione, contribuiscono a costituire la trama a grande scala. La "maglia verde" in quanto tale è concepita in modo specifico per le aree più urbane, in quanto integra il tema dei collegamenti in un contesto di "prossimità".
Trasporto pubblico	Diversi Municipi del Basso Vedeggio e della Valle del Vedeggio chiedono che l'asta della rete tram-treno Molinazzo di Bioggio-Manno sia messa in esercizio in concomitanza con l'apertura della galleria di base del Ceneri.	☐	Il tema della messa in esercizio non è pertinente con le competenze del PAL. La richiesta è trasmessa per competenza al Dipartimento del territorio.
	ATA e le associazioni dei cittadini per il territorio e il Partito socialista, sezione Lugano chiedono la realizzazione anticipata dell'asta est della rete tram-treno, rispettivamente la linea Lugano FFS-Molino Nuovo-Cornaredo.	▶	Le priorità sono funzionali e congruenti al grado di consolidamento dei progetti. L'opzione di prolungare la linea FLP dalla stazione FFS di Lugano a Cornaredo è stata scartata già nelle fasi iniziali di studio per la rete tram.
	Alcune richieste riguardano l'estensione del tram-treno fino a Lamone e/o la realizzazione di una linea TILO Lamone-Taverne(-Agno)	▶	Le richieste sono state oggetto di uno studio di fattibilità del 2014 che le ha scartate a favore della scelta di potenziare la linea esistente del Ceneri con le nuove fermate TILO del Vedeggio.
	Alcuni Municipi e le associazioni dei cittadini per il territorio esprimono una posizione contraria allo smantellamento della tratta FLP Molinazzo-Lugano FFS.	▶	La decisione sul principio è stata presa d'intesa tra Cantone, CRTL e Comuni interessati.

Tema	Osservazione	Valut.	Motivazione
Trasporto pubblico	Il Municipio di Lugano chiede che venga avviata la progettazione di massima della tratta della rete tram-treno Cornaredo-Pian Scairolo.	<input type="checkbox"/>	La competenza per l'avvio della progettazione delle opere è del Dipartimento del territorio. L'esigenza di anticipare la progettazione delle misure previste a lungo termine è stata sollevata e la richiesta sarà rinnovata. Occorre definirne il finanziamento.
Trasporto individuale motorizzato	I Municipi del settore Malcantone chiedono che nell'ambito o parallelamente all'elaborazione del PAL3 venga avviata la procedura per la progettazione e realizzazione delle gallerie di circonvallazione di Magliaso, Caslano e Ponte Tresa.	<input type="checkbox"/>	
Mobilità lenta	Richiesta una rete capillare.	<input checked="" type="checkbox"/>	Si propone una rete per la mobilità lenta urbana.

2.1.3 Richieste puntuali

Oltre alle considerazioni sui quesiti posti in consultazione, alcuni Municipi hanno formulato richieste o proposte più specifiche, elencate qui di seguito.

- Legenda: ● richiesta valutata o che si può considerare già evasa
 ▼ richiesta respinta
 □ richiesta non pertinente nell'ambito del PAL3

Tema	Richiedente	Proposta / Richiesta	Valut.	Motivazione
Rete urbana / Aree funzionali	Associazioni di cittadini per il territorio del Luganese / Partito socialista, sezione Lugano	Proposta di una visione "bipolare" Lugano-Asse del Vedeggio	<input checked="" type="checkbox"/>	La rete urbana proposta non nega la presenza di due poli complementari.
	Conferenza delle Associazioni tecniche del Cantone Ticino	Arosio non è ritenuto idoneo a svolgere la funzione di centralità secondaria.	<input type="checkbox"/>	Si richiama l'impostazione di base secondo la quale compete ai Comuni sviluppare l'impostazione pianificatoria per assolvere a questa funzione.

Tema	Richiedente	Proposta / Richiesta	Valut.	Motivazione
Rete urbana / Aree funzionali	ATA	Richiesta una politica dell'alloggio a pigione moderata	<input type="checkbox"/>	La richiesta esula dalle competenze specifiche del PAL.
	Grancia	Si chiede di non sottovalutare l'importanza delle funzioni abitative presenti nel Pian Scairolo.	<input checked="" type="checkbox"/>	La funzione residenziale del Pian Scairolo è riconosciuta, ma non è la componente che caratterizza la sua vocazione.
Rete urbana / Aree funzionali	Isonne	Si chiede di menzionare i centri di addestramento dell'esercito presenti nel settore.	<input checked="" type="checkbox"/>	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
	Lugano	Chiesto l'approfondimento del tema della connessione con il Piano di Magadino.	<input type="checkbox"/>	Il collegamento con il Piano di Magadino è un nesso funzionale che esula dall'ambito della "maglia verde".
	Mezzovico-Vira	Richiesta di menzionare e trattare il tema dell'aeroporto.	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aeroporto è un elemento di riferimento del sistema territoriale e dei trasporti che in quanto tale sarà menzionato, pur non essendo oggetto di proposte da parte del PAL.
Rete urbana / Aree funzionali	Monteceneri	Valutare la possibilità di collegare le aree produttive della Valle del Vedeggio al sistema tram-treno.	<input checked="" type="checkbox"/>	La richiesta è stata oggetto di uno studio di fattibilità del 2014 che ha portato alla scelta di potenziare la linea esistente del Ceneri con le nuove fermate TILO del Vedeggio.
	Monteceneri	Valutare l'ampliamento dell'offerta di Park+Ride e di Bike+Ride presso i nodi di trasporto pubblico.	<input checked="" type="checkbox"/>	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento delle schede sui nodi del trasporto pubblico.
	Monteceneri	Richiesta di considerare nel contesto degli orientamenti delle aree funzionali anche i "sacrifici" accogliendo attività di ordine superiore non necessariamente qualificanti, come p.es. le discariche e il centro per il riciclaggio di inerti.	<input type="checkbox"/>	Il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale prevede il ruolo attivo dei Comuni, ai quali competono le proposte e le scelte definitive in materia pianificatoria.
Rete urbana / Aree funzionali	Monteggio	Richiesta di considerare l'area produttiva di Molinazzo di Monteggio.	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area produttiva sarà menzionata nella descrizione. Compete ai Comuni definire le scelte definitive in materia pianificatoria.

Tema	Richiedente	Proposta / Richiesta	Valut.	Motivazione
Maglia verde / Mobilità lenta	Agno / Bioggio / Manno	Proposta una grande area verde "Parco del Vedeggio", comprensiva di "Tenuta Bally" e "Foce del Vedeggio/Lido di Agno".	● <input type="checkbox"/>	Tutte le aree sono menzionate. Si richiamano le competenze comunali per definire le proposte e le scelte in materia pianificatoria.
	Capriasca	Estendere la "maglia verde" al nodo di S.Clemente/S.Bernardo.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento dell'allegamento delle schede.
	Casiano / Conferenza dei sindaci e assemblea settore Malcantone	Integrare il fiume e la Valle della Tresa nella "maglia verde".	●	La Valle della Tresa è considerata nel contesto allargato dei corsi/specchi d'acqua.
	Lugano	Richiesta di inserire il Parco Viarno di Pregassona e il Parco di Villa Favorita nella rete dei nodi verdi.	● <input type="checkbox"/>	Il Parco Viarno è considerato di rilevanza locale, per Villa Favorita si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allegamento delle schede.
	Savosa	Si chiede di considerare l'area del Parco Vira / Tre Pini nell'ambito della "maglia verde"	<input type="checkbox"/>	L'oggetto è considerato di rilevanza locale.
Mobilità lenta	Melide	Il percorso ciclabile Paradiso Melide potrebbe essere accompagnato da una riqualifica dell'ecosistema lacustre.	<input type="checkbox"/>	La riqualifica dell'ecosistema lacustre esula dalle competenze specifiche del PAL.
	ATA	Richiesta la riattivazione della funicolare degli Angioli.	●	Si tratta di un collegamento locale.
Tema	Agno / Bioggio / Manno	Richiesti collegamenti ciclabili trasversali tra Cadempino (via Industria) e Manno (via Violino)	●	Si richiamano le Istruzioni della Confederazione secondo cui per poter effettuare una richiesta di cofinanziamento "le ripercussioni finanziarie della misura devono essere state stimate in modo sommario".
	Croglio	Richiesto l'inserimento del percorso ciclabile lungo il fondovalle della valle della Tresa progettato dai Comuni.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allegamento delle schede, premesso che la rilevanza è da considerare locale.
Tema	Richiedente	Proposta / Richiesta	Valut.	Motivazione

Mobilità lenta	Pro Velo Ticino	Eccezione generalizzata per le biciclette in caso di sensi unici.	● <input type="checkbox"/>	La proposta è indicata a titolo generale. La realizzazione compete all'autorità che detiene la delega per la segnaletica stradale considerando i singoli contesti.
	Castlano / Magliaso / Ponte Tresa / Pura	Collegamento ciclabile mancante a Manno tra L'Uovo e la rotonda Gerre.	<input type="checkbox"/>	La segnalazione viene trasmessa per competenza al Dipartimento del territorio, da verificare nell'ambito della progettazione definitiva.
	Un Futuro per Ponte Tresa	Richiesta di approfondire il collegamento ciclabile sullo stretto di Lavena nell'ambito del gruppo di lavoro condotto dal Dipartimento del territorio che si sta occupando del tracciato Caslano-Colombera-Ponte Tresa Stralcio del collegamento ciclabile sullo stretto di Lavena e inserimento del tracciato a lago Caslano-Colombera-Ponte Tresa	●	La segnalazione viene trasmessa per competenza al Dipartimento del territorio.
Trasporto pubblico	Agno / Bioggio / Manno	Richiesti alcuni collegamenti alternativi (Molinazzo-Lamone-Cadempino prima della messa in esercizio del tram-treno, una linea circolare tra Manno-Gravesano e Lamone-Cadempino, e collegamenti per Gaggio e Cimo, Lamone-Cadempino-Molinazzo)	● <input type="checkbox"/>	Le proposte TP PAL3 sono funzionali all'entrata in esercizio della rete tram-treno. Modifiche puntuali e immediate sono di competenza del Dipartimento del territorio in accordo con i Comuni. La linea Lamone-Cadempino-Molinazzo è esistente.
	ATA	Necessità di corsie autobus tra la rotonda Gerre e Lamone-Cadempino. Messa a confronto dei tracciati via Trevano e lungo il Cassarate per la linea bus ad alto livello di servizio	● <input type="checkbox"/>	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale. L'opzione lungo il Cassarate è stata scartata nell'ambito dello studio di fattibilità del 2011 sulla tratta Cornaredo-Pian Scairolo.
		Richiesto il potenziamento della linea TPL 6 Cornaredo-Lugano FFS	<input type="checkbox"/>	IL PAL3 ha affrontato l'adattamento della rete TP regionale in funzione della realizzazione della rete tram-treno.

Tema	Richiedente	Proposta / Richiesta	Valut.	Motivazione
Trasporto pubblico	ATA / Partito socialista, sezione Lugano	Spostamento della stazione di Paradiso verso nord	<input type="checkbox"/>	Per ragioni tecniche un tale spostamento non è ipotizzabile prima della realizzazione di Alp Transit a sud di Lugano.
	Collina d'Oro	Richiesto un servizio TP Agno – Lugano FFS efficiente, preferibilmente con corsia dedicata.	●	La proposta contemplata nei documenti ottimizza il servizio in funzione della domanda esistente.
	Associazioni dei cittadini per il territorio	Il nodo del TP deve essere rafforzato presso la stazione FFS di Lugano e non presso il piazzale ex-scuole.	▶	Il progetto tram-treno amplia il servizio fino a Lugano centro e prevede un efficace interscambio con la stazione FFS grazie ad una fermata specifica e al collegamento con le scale mobili.
	Lugano	Confermata la volontà e la richiesta di realizzare la fermata S.Anna.	●	La fermata è possibile. Il finanziamento è a acrico della Città.
	Muzzano	Richiesta di mantenere un servizio di trasporto pubblico su gomma sul sedime FLP.	▶	La proposta risulta poco attrattiva in quanto discosta dalle aree abitate e non permette di mantenere un servizio di qualità. Verrà comunque realizzato un servizio su gomma di qualità verso il Vedeggio.
	Origgio	Richiesta di un servizio TP ogni 30' per l'intera giornata.	▶	Le verifiche effettuate, in un'ottica di costi-benefici, consentono di mantenere la cadenza semioraria solo durante l'ora di punta.
	Un Futuro per Ponte Tresa	Prolungamento della FLP fino alla Tresa, con P+R sul lato italiano	<input type="checkbox"/>	L'ipotesi è nota, essa non ha il grado di consolidamento richiesto per poter essere integrata come misura del PAL3.
	Vezia	Proposta l'estensione della rete tram-treno verso il Vedeggio e verso il Pian Scairolo (da Muzzano).	▶	La prima richiesta è stata oggetto di uno studio di fattibilità del 2014 che ha portato alla scelta di potenziare la linea esistente del Ceneri con le nuove fermate TILO del Vedeggio, mentre lo studio di fattibilità del 2011 per la tratta Cornaredo-Pian Scairolo ha evidenziato la necessità di procedere a tappe con priorità verso

				Cornaredo.
Tema	Richiedente	Proposta / Richiesta	Valut.	Motivazione
Trasporto individuale motorizzato	Un Futuro per Ponte Tresa	Prevedere la "piccola circonvallazione" stradale di Ponte Tresa.	▼	La proposta è stata scartata nell'ambito dello studio di fattibilità del 2011.
	Muzzano / Partito socialista, sezione Lugano	Richiesta di considerare un tracciato alternativo per la circonvallazione di Agno e Bioggio.	▼	La circonvallazione di Agno e Bioggio è inserita come "dato acquisito" nel Piano direttore.
Stazionamento / Intermodalità	ATA	Richiesta la diminuzione dei posteggi nella zona centrale dell'agglomerato (cfr. misura accompagnatoria della galleria).	●	Il fabbisogno dei P+R è già stato ridotto e codificato nel Piano direttore. La misura è di competenza comunale.
	Casiano, Magliaso, Ponte Tresa, Pura	Invito a studiare il miglioramento immediato del collegamento della stazione FLP Ponte Tresa e il P+R di Lavena.	● □	Si segnala la richiesta al DT.
	Lugano	Richiesta di verificare la capacità del P+R Fornaci, in considerazione della sua attuale saturazione.	□	Si ritiene che la saturazione del P+R Fornaci andrebbe verificata in funzione della effettiva utilizzazione da parte di utenti che fanno capo al trasporto pubblico verso il centro (assegnazione corretta dei posti).
	Un Futuro per Ponte Tresa	P+R presso il campo sportivo di Ponte Tresa	▼	La proposta non ha alcun grado di consolidamento.

2.1.4 Tematiche particolari

Tra le varie osservazioni, figurano considerazioni che in taluni casi toccano temi di fondo e di ordine generale, oppure procedurali. Si considera che i temi toccati esulino dal contesto specifico della consultazione, non competono al programma d'agglomerato, oppure sono in alcuni casi da considerare acquisiti. La CRTL ritiene comunque corretto esprimere un commento.

Richiedente	Osservazioni	Commento
Conferenza delle Associazioni tecniche del Cantone Ticino	Documento Paesaggio-Insediamenti allestito da un "consulente del paesaggio" senza il contributo di un architetto urbanista.	L'organigramma di studio è stato approvato dalla CRTL e dal Dipartimento del territorio. Lo studio incaricato del tema Paesaggio-Insediamenti è una referenza europea in materia e si avvale di urbanisti qualificati.
Cureglia	Non si condivide la scelta tecnica che prevede la parziale convivenza del tram-treno con il traffico privato e si critica la scelta della galleria che esclude il servizio alla collina di Massagno-Besso-Savosa.	Il progetto tram-treno è consolidato nel Piano direttore, che ha seguito una precisa procedura di informazione e consultazione. Il programma d'agglomerato riprende le indicazioni del Piano direttore.
Lamone	Si ritiene che il modello territoriale proposto sia centrifugo e non riconosca la struttura bipolare del Luganese.	La proposta di rete urbana della "città-agglomerato" si pone come alternativa al modello centro-periferia, proponendo una differenziazione di vocazioni e la possibilità di definire delle centralità secondarie, ma non certo una visione centrifuga.
Lugano	Si rende attenti all'eventuale risvolto negativo del modello di rete urbana legato al traffico e all'attribuzioni di vocazioni "eccessivamente" univoche. Si rende attenti che la Città ha licenziato il messaggio per l'elaborazione del Piano direttore comunale, che potrà fungere da strumento per la realizzazione degli obiettivi delle aree funzionali.	Il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale demanda in ogni caso ai Comuni la competenza per definire le proposte e le scelte in materia pianificatoria.
Muzzano	Il Municipio considera che il PAL2 non sia consolidato. La visione della "città agglomerato" è già stata criticata dal Municipio nell'ambito della consultazione sul PCA.	Il PAL2 è consolidato nella scheda di Piano direttore R/M3. Si rileva che il PCA non fa cenno alla "città-agglomerato". Si ipotizza che il Municipio intendesse far riferimento alla "Città-Ticino" del Piano direttore e menzionato nel PCA.

Richiedente	Osservazioni	Commento
Partito socialista, sezione Lugano	Richiesta la compartecipazione all'allestimento del PAL di una moltitudine di enti regionali e locali.	Le modalità di allestimento dei PA, così come quelle relative all'informazione e alla partecipazione sono chiaramente codificate dalle leggi vigenti.
Sorengo	Dubbio di fondo sull'impostazione del PAL3 in quanto il finanziamento del PAL2 non è stato accolto favorevolmente da taluni legislativi comunali.	Il PAL2 è consolidato nella scheda di Piano direttore R/M3. I consigli comunali sono stati chiamati ad esprimersi sul finanziamento delle opere, ma non sull'impostazione del PAL.

2.2 Preavviso del Dipartimento del territorio

2.2.1 Valutazione generale

Il DT ritiene che "l'analisi del territorio, sia in materia di paesaggio e insediamenti sia per quanto attiene alla mobilità, è stata svolta in modo chiaro. Gli obiettivi e le strategie che ne conseguono permettono di rispondere sia alle criticità emerse dall'analisi come pure alle critiche espresse dall'ARE sul PAL2. Il PAL3 ha saputo interpretare bene la volontà della Confederazione di integrare nei PA3 il tema del paesaggio, mentre le proposte in materia di mobilità hanno il pregio di essere coerenti con l'asse portante della mobilità pubblica che il PAL2 ha identificato nella rete tram-treno."

Dal preavviso del DT si evince inoltre che "il PAL3 propone un approccio inedito al tema del paesaggio e degli insediamenti, caratterizzato da una solida base metodologica (concetto di maglia verde) che ha permesso di integrare il tema del paesaggio a fianco delle strategie insediamenti e mobilità. Il paesaggio diventa la struttura portante del PA e non unicamente un elemento collaterale di cui tener conto. Questa innovazione, che tra l'altro si sta affermando a livello internazionale, è valutata in modo decisamente positivo. È un approccio strategico che può fornire validi spunti sia per gli altri agglomerati sia per il Piano direttore cantonale. La tipologia delle aree funzionali è stata aggiornata grazie ad una maggiore attenzione alla realtà del territorio e al suo sviluppo auspicato."

Per quanto riguarda la mobilità il DT si esprime come segue: "il rapporto è basato principalmente sull'elaborazione di concetti per ogni singolo ambito (trasporto pubblico, mobilità lenta, traffico individuale motorizzato), che hanno l'obiettivo di migliorare gli aspetti critici sollevati dal l'ARE nella valutazione del PAL2. L'approccio adottato, che mostra chiaramente la volontà di considerare l'interconnessione fra i diversi vettori di trasporto, così come i concetti espressi, sono a livello generale condivisi. Per quanto concerne il trasporto pubblico, a differenza del PAL2, il PAL3 propone una visione globale che si traduce in misure concrete di riorganizzazione della rete bus regionale (ed in parte urbana) atte a sfruttare al meglio le potenzialità della rete tram-treno, rispondendo così alle critiche dell'ARE. Il progetto affronta in maniera adeguata anche il tema della mobilità lenta. Oltre a proporre uno sviluppo della rete basato sul concetto della maglia verde, migliora l'interconnessione con le altre modalità di trasporto creando i presupposti per un aumento della quota modale della mobilità lenta. L'approccio riguardante il tema della rete viaria e dello stazionamento, che presuppone principalmente una complementarietà del mezzo privato con quello pubblico e il miglioramento dell'accessibilità ai settori strategici dell'agglomerato senza tuttavia prevedere un aumento della capacità della rete, è di principio condiviso."

A fronte di questa valutazione complessivamente molto positiva, il DT esprime una serie di suggerimenti, che chiede siano considerati nell'ambito dell'allestimento della documentazione definitiva. Essi sono riassunti nei capitoli seguenti.

2.2.2 Analisi stato attuale e trend

- Legenda: ● richiesta che verrà valutata o che si può considerare già evasa
 ▼ richiesta respinta
 □ richiesta non pertinente nell'ambito del PAL3

Osservazione	Valut.	Motivazione
Richiesta l'analisi della situazione delle corsie preferenziali TP.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale limitatamente alle esigenze per la linea bus ad alto livello di servizio Pian Scairolo-Cornaredo. Per la parte rimanente della rete si formuleranno delle proposte sulla necessità d'intervento, a condizione di ricevere dal DT le indicazioni sui ritardi e sulle velocità d'esercizio attuali.
Richiesta l'analisi della viabilità locale e l'approfondimento dell'analisi della mobilità lenta e del relativo stazionamento.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale, nella misura in cui si formuleranno delle indicazioni di principio.
Discrepanze tra la rete ciclabile illustrata e quella approvata nel 2007.	●	La rete ciclabile è corretta in funzione delle discrepanze segnalate.
Approfondire la tematica dello stazionamento per quanto riguarda i punti di forza e debolezza dei parcheggi pubblici e privati. Approfondire l'aspetto della gestione tariffale dei parcheggi del secondo anello.	□ ●	Il PAL si limita a rispondere alle critiche della Confederazione per quanto riguarda il dimensionamento dei nodi intermodali, riprendendo il ridimensionamento già deciso. L'analisi di dettaglio dei posteggi pubblici e privati si estende oltre le competenze del PAL, che è stata oggetto di analisi dettagliata da parte del DT nell'ambito della realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate. La strategia tariffale è già stata decisa e approvata nel 2011. Compete al DT applicarla.
Riprendere il tracciato della rete tram-treno secondo il progetto definitivo.	●	Questo sarà possibile quando sarà il progetto definitivo sarà pubblicato.

2.2.3 Scenario auspicato

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Manca l'elaborazione dello scenario auspicato, corredato dai relativi dati socio-economici e illustrazioni. Illustrare "l'integrazione coordinata dello sviluppo territoriale e delle reti di trasporto".	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
L'obiettivo principale (slogan) "30% TP il resto pulito" non è considerato realistico all'orizzonte 2030.	●	Il significato dello "slogan" è chiaramente illustrato nel rapporto.

2.2.4 Strategie settoriali

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Formulare indicazioni più esplicite riguardo all'intensità d'uso auspicata degli insediamenti e alle misure proposte per raggiungere lo scenario obiettivo.	●	Si ipotizza una verifica di congruenza dei dati socio-economici previsti in funzione dello scenario auspicato e l'indicazione di variazioni rispetto al trend in base ai progetti pianificatori consolidati.
Specificare le intenzioni riguardo alla soluzione dei "punti neri della sicurezza".	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Si chiede di indicare che "i Comuni verifichino i loro PR e li adattino in base allo scenario auspicato", menzionandola come una misura.	□	Non si tratta di una misura, ma di una modalità di attuazione che è già menzionata nel Piano direttore (vedi punto 4.3 della scheda R/M3). Inoltre, lo scenario auspicato è pure integrato nel PD al capitolo 2.2 della già citata scheda, sotto forma di indirizzi pianificatori vincolanti per i Comuni.
Approfondire maggiormente il tema della gestione del traffico, così come le priorità semaforiche per i trasporti pubblici.	□	Si ritiene che il tema sia trattato nell'ambito dell'applicazione del PVP, con la gestione e l'attuazione tramite l'UGM. Si valuterà la richiesta in questo senso nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Elaborare una strategia per l'ampliamento dei comparti a traffico limitato e per favorire la sicurezza e la convivenza.	●	È stato chiesto ai Comuni di indicare i progetti di arredo e di moderazione eseguiti e quelli con un sufficiente grado di maturazione.
Approfondire i temi della mobilità aziendale e scolastica.	□	Si tratta di temi la cui competenza di base è del DT per i quali ci si attende l'elaborazione di direttive valide a livello cantonale, sulle quali eventualmente implementare degli indirizzi specifici.

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Fattibilità del potenziamento del trasporto pubblico su gomma da verificare anche in funzione dei presumibili costi di gestione.	●	Sarà possibile valutare la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale, limitatamente alla variazione dei costi di percorrenza chilometrici complessivi, a condizione di ottenere la base di lavoro della situazione attuale. ▼ : Il calcolo non potrà considerare ipotesi di maggiori introiti e risparmi derivanti da ottimizzazioni di servizio.
Verifica della fattibilità della linea bus ad alto livello di servizio presso la stazione FFS di Paradiso.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale, nella misura in cui si tratterà di una verifica di grande massima. Ulteriori affinamenti dovranno essere oggetto di uno studio specifico.
Richiesti alcuni approfondimenti inerenti le proposte di modifica della rete di trasporto pubblico su gomma.		

2.2.5 Misure

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Identificare, per ogni comparto, le misure puntuali e concrete (per paesaggio e insediamenti).	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Indicazioni puntuali relative alle Aree verdi (p.17-19)	● <input type="checkbox"/>	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale. Si segnala che le aree di svago di prossimità non si prestano ad essere integrate come nodi della "maglia verde", in quanto presentano dei contenuti eccessivamente eterogenei. Si potrà ev. indicare l'opportunità di estendere il loro perimetro fino a comprendere Aree verdi adiacenti.
La fermata S. Anna deve sottostare ad una verifica di fattibilità.	●	La proposta dev'essere supportata da una procedura di adeguamento del PR da parte dalla Città di Lugano.
Verificare i tracciati e la rappresentazione grafica delle linee di trasporto pubblico nella Valle del Vedeggio	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Integrare il progetto di passerella nel progetto di rinnovo della stazione FFS di Paradiso.	●	La richiesta è stata valutata nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale. Nel frattempo il progetto di rinnovo della stazione di Paradiso è stato approvato ed è in corso di realizzazione; il

		progetto di passerella è stato integrato con un contributo finanziario del comune di Paradiso.
Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Includere tra le misure per il trasporto pubblico, anche quelle oltre lo scenario di attuazione del PAL3.	●	Si risponderà alla richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Il P+R a Ponte Tresa deve essere previsto sul lato italiano.	●	Il P+R di Ponte Tresa verrà indicato in territorio italiano, senza però sviluppare un progetto di dettaglio.
Verificare la possibilità di attestare le 3 linee provenienti dall'Italia presso la stazione di Ponte Tresa.	●	La proposta è fattibile, nella misura in cui le necessità di spazio dell'attestamento possono essere calibrate con gli orari di arrivo e di partenza degli autobus. Ulteriori affinamenti dovranno essere oggetto di uno studio specifico.
L'itinerario ciclabile lungo il percorso dismesso della linea FLP Lugano-Bioggio deve essere verificato in funzione del tracciato della circonvallazione di Agno-Bioggio.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale, nella misura in cui si segnala il problema e si forniranno indicazioni di grande massima. Si segnala che l'orizzonte temporale è situato dopo la messa in esercizio della rete tram.
Richiesta di stralciare l'itinerario ciclabile Paradiso-Melide	▼	L'itinerario viene confermato, nella misura in cui costituisce un elemento di rilevanza turistica. Prima dell'elaborazione della documentazione finale è previsto l'allestimento di uno studio di fattibilità da parte dei promotori. Va chiarito il finanziamento.
Valutare eventuali collegamenti più diretti con l'abitato di Lavena Ponte Tresa rispetto alla nuova passerella proposta.	●	La proposta del tracciato ad ovest del Monte Caslano si configura come un complemento o eventualmente un'alternativa al tracciato della rete ciclabile regionale sul lato nord del golfo di Ponte Tresa. Essa potrà essere verificata nell'ambito dello studio condotto dal DT relativo al tracciato Caslano-Colombera-Ponte Tresa.
Il collegamento ciclabile attraverso un cunicolo tra S.Anna e la stazione sotterranea della rete tram-treno non è ritenuto fattibile.	●	La proposta è abbandonata in favore di alternative praticabili.

2.2.6 Aspetti formali

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Si chiede in sostanza di allestire la documentazione (sia scritta che	●	La documentazione finale sarà allestita in modo da permettere una

grafica) secondo le direttive emanate dalla Confederazione e dal DT.		consegna che soddisfi appieno i requisiti posti dalla Confederazione e con una forma che soddisfi le richieste del DT.
--	--	--

ALLEGATO III

Agglomerato del Bellinzonese: sintesi osservazioni e risposte

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL BELLINZONESE DI TERZA GENERAZIONE – PAB3
Informazione e partecipazione ai sensi dell'art. 11 Lst, svolta in delega dalla CRTB (v. art. 8 RLst)
Pubblicazione dall'11 aprile all'11 maggio 2016

Rapporto sulla consultazione ai sensi dell'art. 20 RLst

1 Sig.ra Scherrer - Claro

TP - Trasporto Pubblico:	Osservazioni
	- coincidenze tra linea Gottardo (Zurigo, Basilea) e le autopostali, per es. linea 191 (coincidenza 15 min anziché 10 min). - introduzione corsa h. 23,00 tratta Bellinzona-Airolo
	Risposte
	- Con l'entrata in funzione del nuovo orario nel dicembre 2016 i tempi di interscambio per le relazioni tra Claro e il Nord delle Alpi sono aumentati a 15-16 minuti come auspicato dall'istante. - Con l'apertura della Galleria del Ceneri nel dicembre 2020 è previsto un potenziamento generalizzato in tutto il Canton Ticino dell'offerta di trasporto pubblico su gomma

2 Sig. ra Laubli - Claro

TP - Trasporto Pubblico:	Osservazioni
	richiesta di una corsa che passi nel paese all'altezza della coop.
	Risposte
	Il Comune di Claro, in seguito ad uno studio preliminare per l'inserimento nella rete TP urbana e ad una conseguente ponderazione del rapporto costi/benefici, ha rinunciato all'introduzione nel PAB 3 di una misura in tal senso. CRTB e Autopostale stanno valutando la possibilità di servire il nucleo di Claro con alcune corse al giorno.

3 Pro Velo

Suggerimento 1:	Osservazioni
cap. 7.2 - Grafico obiettivi ripartizione modale	- individuare un obiettivo realistico degli spostamenti in bicicletta nel 2030 - monitorare nel tempo la ripartizione modale per verificare l'avvicinamento agli obiettivi o studiare gli interventi correttivi.
	Risposte
	La SM ha l'intenzione di promuovere un monitoraggio degli spostamenti in bici.

Suggerimento 2:	Osservazioni
ML 7 - Piani di mobilità scolastica	Si sostiene e incoraggia la misura ma si suggerisce l'elaborazione per l'agglomerato di un Piano di mobilità ciclistica.
	Risposte
	Il principio è condiviso. Il Comune di Bellinzona se n'è già dotato. L'obiettivo è di allargarlo alla nuova Città e metterlo in rete con gli altri Comuni per avere un simile piano a livello di agglomerato.

Suggerimento 3:	Osservazioni
ML 2.4.1-ML 2.4.2-ML 2.5.1-ML 2.5.2 completamento percorsi ciclopedonali	evitare soluzioni a carattere misto pedonale e ciclabile.
	Risposte
	Il principio è condivisibile, ma – soprattutto laddove manca fisicamente lo spazio o ci si adoperi per soluzioni realizzabili e finanziariamente sostenibili – non semplice e sempre attuabile. In ogni caso deve essere garantita la sicurezza.

Suggerimento 4:	Osservazioni
Percorso ciclabile di attraversamento dell'agglomerato (da Cadenazzo a Castione)	si suggerisce l'attribuzione di un numero al percorso e l'identificazione tramite segnaletica opportuna.
	Risposte
	Esula dal PAB 3. Di norma la procedura di attribuzione di un numero e l'identificazione del percorso è gestita dal Cantone.

Suggerimento 5:	Osservazioni
Allegato 27 - Schema percorsi ciclabili	- si suggerisce di integrare nella rappresentazione anche la rete stradale interessata da interventi di moderazione del traffico (zone 30 - zone d'incontro) - auspicio in una rapida generalizzazione del modello UPI 50/30. - si suggerisce di monitorare l'evoluzione del traffico veicolare parassitario e valutare interventi per impedire l'attraversamento degli automobilisti.
	Risposte
	- La scala di disegno scelta è poco indicata per la rappresentazione della rete stradale interessata da interventi di moderazione. - condiviso; competenza comunale. - La SM ha l'intenzione di promuovere un monitoraggio degli spostamenti in auto.
Suggerimento 6:	Osservazioni
	si suggerisce l'estensione del doppio senso ciclabile nelle strade a senso unico all'interno delle zone 30 e zone d'incontro. Tema non trattato nel PAB 3.
	Risposte
	Tema di PAB 2 pertanto non trattato. Cambiamento della base legale. Il Canton Ticino si sta muovendo in questa direzione. Esempi ne esistono già, come ad esempio a Monte Carasso. Anche qui deve sempre essere garantita la sicurezza di tutti gli utenti.
Suggerimento 7:	Osservazioni
	Misure ML sviluppate come concetto generale e pertanto di difficile valutazione dal profilo della tecnica del traffico. Si suggerisce di introdurre delle analisi nelle successive fasi di progettazione.
	Risposte
	Si condivide.
Suggerimento 8:	Osservazioni
ML 4.3 - Percorso ciclabile Golenale SM2 Bellinzona e viale Motta - ML 4.4 percorso ciclabile Golenale via Franscini Bellinzona e Giubiasco in terra stabilizzata	favorevoli al miglioramento dei percorsi, ma perplessità sulle motivazioni: intervento prioritario per gli spostamenti utilitari. Si suggerisce di modificare la descrizione della scheda per quanto riguarda "l'ordine dei beneficiari".
	Risposte
	Si sottolinea l'importanza della misura per lo sviluppo della Strategia 1: Paesaggio e mobilità lenta, che si caratterizza per il completamento di una rete ML di svago e in parte utilitaria, a supporto dello sviluppo paesaggistico e naturalistico del parco fluviale, ma anche di sviluppo di percorsi utilitaristici (pendolari; esempio: circonvallazione verde ai piedi o sull'argine di Bellinzona). Misure in parte modificate in seguito alle osservazioni rientrate e alla discussione in DGP.
Suggerimento 9:	Osservazioni
ML 2.4.1 - Completamento collegamenti ciclabili/pedonali Castione-Lumino	- Non viene fatto cenno al percorso nazionale n°6 tra Arbedo, Lumino e San Vittore: il percorso è sterrato e sconnesso, praticabile solo in mountain bike. Si suggerisce di prevedere a breve termine della sistemazione del tratto tra Arbedo, Lumino e San Vittore.
	- Si suggerisce come misura a medio termine di classificare il tracciato per mountain bike, spostando il percorso nazionale n°6 sul previsto collegamento tra Castione e Lumino sul sedime ex Retica.
	Risposte
	Lo stato del percorso n°6 esula dal PAB 3 (questione di manutenzione). Non si vede la necessità di spostare il percorso n°6 sul sedime ex Retica. Per contro si svilupperà un percorso locale sul sedime dell'ex ferrovia, a tappe, anche verso la Mesolcina.
Suggerimento 10:	Osservazioni
TIM 9 - Piani di mobilità aziendali	Si suggerisce di considerare il potenziale della bicicletta per gli spostamenti a breve raggio. Coordinamento con Piano della mobilità ciclistica (sugg. 2)
	Risposte
	Condiviso. Vedi risposta "suggerimento 2".

4 Distretto Verdi Bellinzona

Misure Paesaggio:	Osservazioni
	- Valutazione positiva delle misure. Positiva la prospettiva di un utilizzo come area di svago. Auspicio in un'efficace protezione fonica dall'autostrada. - Dubbi sulla compatibilità della pianificazione con il comparto industriale di Castione.
	Risposte
	- Per quanto concerne la protezione fonica, si segnala un problema di costi (vengono sussidiate le protezioni solamente verso le zone edificate; attualmente pendente un ricorso da parte del Comune di Bellinzona proprio a questo riguardo). - Le misure di paesaggio hanno comunque un effetto positivo.
Misure Insediamenti:	Osservazioni
	Valutazione negativa. Scenario proposto sproporzionato e speculativo.
	Risposte
	L'obiettivo del PAB 3 è lo sviluppo centripeto, invertendo la tendenza in atto da anni di uno sviluppo diffuso e centrifugo, quale unica soluzione per risparmiare prezioso territorio periurbano e non per speculazione. Si tratta peraltro di una soluzione imposta dalla Legge federale sulla pianificazione del territorio, introdotta con voto popolare.
I 3.3. - Comparto Prato Carasso:	Osservazioni
	Scheda da eliminare. Intento di edificare nonostante zone edificabili a Bellinzona siano maggiori alle reali necessità - nonostante votazione popolare. Contrasto con Lpt. Andrebbe proposto un indirizzo pubblico all'area.
	Risposte
	L'area si trova nel comparto urbano centrale, ben servita dal TP urbano su gomma; in futuro il PAB 3 prevede una fermata TILO San Paolo, che ne migliora le condizioni di accessibilità TP. La priorità B, con orizzonte di tempo 2023-2026, è intesa per la pianificazione del quartiere, in modo da essere pronti per la sua realizzazione quando saranno date le premesse (sviluppo demografico, integrazione nel contesto urbano, potenziamento del servizio TP) che ne giustificano l'edificazione; si tratta dell'unica possibilità di realizzare a Bellinzona nei prossimi decenni un nuovo quartiere urbano con criteri urbanistici, sociali ed ecologici coerenti e con un disegno unitario degli spazi pubblici e degli spazi liberi (piazze, parchi); l'area indicata nella scheda non è quindi destinata ad un'edificazione a breve, integrale e in un colpo solo, ma quale riserva strategica nel comparto urbano centrale da pianificare nell'ambito dell'intero agglomerato con realizzazione a tappe.
I 1.1 - Promozione dell'utilizzo delle riserve di contenibilità nelle aree centrali di Bellinzona ben servite dal TP	Osservazioni
	-Strategia importante. Occorre introdurre misure generali affinché le zone non diventino attrattori di TIM. - Eliminazione del maggior numero di stalli pubblici e privati - Densificazione dove ci sono infrastrutture di TP e accesso ai servizi. - Densificazione indicata per Bellinzona: eccessiva e non dovrebbe comprendere la Collina di Daro
	Risposte
	Le condizioni indicate per la densificazione sono quelle previste dalla LPT, in base al modello di sviluppo centripeto. Dal profilo quantitativo lo scenario auspicato è una correzione in senso centripeto dello scenario trend (l'alternativa è che si sviluppi ulteriormente la periferia non adeguatamente servita dal TP). Il fatto che nella rappresentazione grafica dello scenario auspicato la fascia bassa di Daro si ritrovi in un'area edificabile intensiva è semplicemente dovuto ad una schematizzazione grafica; si può affinare il disegno; in ogni caso non ha alcuna implicazione sulle disposizioni pianificatorie vigenti nell'area, di competenza comunale e sottoposte alla LPT e alla Lst.
I 4.2- Centro di competenza mobilità sostenibile e ferroviaria - Officine FFS	Osservazioni
	Scheda che desta preoccupazione: l'area artigianale a ridosso del centro storico potrebbe lasciar posto a comparti abitativi e commerciali. Orizzonte temporale più lungo: riqualifica dell'area mantenendo le caratteristiche originali del comparto.
	Risposte
	Quanto paventato non è ciò che la scheda di misura indica. L'intento consiste nel non disperdere le attuali competenze e capacità produttive, mettendole al servizio dello sviluppo strategico di un settore di attività fondamentale per l'economia regionale.
I 3.1 - Piano particolareggiato quartiere misto e multifunzionale Stadio	Osservazioni
	Identificata come zona di cesura. Invece ha una continuità importante a carattere scolastico ricreativo e sportivo.
	Risposte
	Una necessaria sistemazione urbanistica dell'area è intesa principalmente ad una migliore definizione degli spazi pubblici e dei percorsi; ciò non è in contraddizione con la conferma della presenza degli impianti sportivi, scolastici e di svago.

I 8.2 - Area strategica per contenuti pubblici d'interesse regionale e cantonale Saleggi	Osservazioni
	In contrasto con LPT. Non concordi alla proposta di potenziale ubicazione di un nuovo ospedale cantonale. L'ubicazione ideale deve essere a ridosso di uno svincolo autostradale.
	Risposte
	Un'ubicazione a ridosso di uno svincolo autostradale non sarebbe compatibile con un adeguato servizio TP e con la rete ferroviaria regionale (fermate TILO). Uno dei concetti di base del PAB 3 è che qualsiasi nuovo insediamento importante con affluenza intensiva di persone, anche a carattere pubblico, deve godere del miglior allacciamento possibile alla rete TP.
I 5 - Sviluppo urbanistico e riqualifica lungo l'asse urbano centrale; I 6.3 - Sviluppo urbanistico e riqualifica lungo alcuni assi urbani secondari (Cadenazzo)	Osservazioni
	Aree altamente insalubri causati dal traffico. Timore di residenza di coloro che hanno una possibilità economica limitata.
	Risposte
	La convivenza fra abitazioni, servizi, commerci e traffico automobilistico è una delle condizioni che connotano qualsiasi centro urbano. La risposta non può essere quella di uno svuotamento di tali fasce (ciò che inevitabilmente comporterebbe maggiore crescita in periferia), ma la ricerca di nuovi modelli urbanistici atti ad armonizzare le diverse esigenze, sia attraverso la configurazione dell'edificazione, sia attraverso la sistemazione degli spazi stradali. Se vi è qualità, una buona densità urbana non significa necessariamente scadimento sociale.
Misure TP	Osservazioni
	Fuori luogo puntare sulla creazione del semisvincolo di Bellinzona per ridurre il TIM.
	Risposte
	Il semisvincolo è una misura imprescindibile per la pianificazione e migliore gestione del TIM ed è consolidata da una decisione popolare.
TP 6.1 - Riorganizzazione capolinea linea 5 "Bellinzona, Ospedale"	Osservazioni
	Necessità di disporre di una nuova stazione di giro appare sproporzionata.
	Risposte
	È necessaria la messa in sicurezza.
TP 7 - Capillarità ferroviaria nell'agglomerato S-Bahn TILO	Osservazioni
	Proposta che va sostenuta. Per alcune fermate si potrebbero anticipare i tempi: Camorino, zona San Paolo, Claro.
	Risposte
	La misura è subordinata a capacità di tracce e compatibilità con l'esercizio ferroviario nazionale e internazionale (cfr. il tema dell'aggiornamento dell'agglomerato di Bellinzona) e pertanto non è possibile anticiparle. Diverso il discorso per Piazza Indipendenza dove infatti si sta facendo il possibile per precorrere i tempi con la completazione del terzo binario. Il caso di Camorino va approfondito in funzione dell'evoluzione dell'utenza potenziale.
Altre misure	Osservazioni
	Nel documento sono assenti misure di TP che possano servire a evitare lo spopolamento delle valli, garantendo un servizio di TP minimo. Ipotesi di Buxi.
	Risposte
	Non si eliminano corse con il PAB 3. Il servizio di TP minimo è garantito. Ulteriori misure per mano dell'ente pubblico non sono allo stato attuale finanziariamente sostenibili (e sostenute) da Cantone e Confederazione.
Misure ML	Osservazioni
	Difficoltà nell'attraversamento est-ovest (es. via E. Motta).
	Risposte
	Rientra nella misura PAB 2 - TIM 3.1 - Viabilità comparto Tatti-Francini-Murate-priorità A.

ML 2.4.1 - Completamento collegamenti ciclopedonali "Castione - Lumino"	Osservazioni
	Pista ciclabile sulla vecchia linea Bellinzona-Mesocco è in opposizione con l'idea da sostenere di portare la linea TILO fino a Roveredo.
	Risposte
	L'attivazione della linea TILO-Roveredo non rientra nella pianificazione del sistema TILO-Ticino. Si osserva che la linea ex-Retica è stata smantellata, lasciando spazio per un collegamento ciclabile, in fase di progettazione.
ML 4.3 - Percorsi ciclabili golenali Bellinzona SMe2 - via Motta - ML 4.4-Percorsi ciclabili golenali Bellinzona via Francini-Giubiasco Saleggi	Osservazioni
	Inutile e dannosa l'idea di procedere con la posa di terra stabilizzata lungo la diga insommergibile del Ticino.
	Risposte
	Si sottolinea l'importanza della misura per lo sviluppo della Strategia 1: Paesaggio e mobilità lenta, che si caratterizza per il completamento di una rete ML di svago e in parte utilitaria, a supporto dello sviluppo paesaggistico e naturalistico del parco fluviale, ma anche di sviluppo di percorsi utilitaristici (pendolari; esempio: circonvallazione verde ai piedi o sull'argine di Bellinzona). Misure in parte modificate in seguito alle osservazioni rientrate e alla discussione in DGP.
ML 4.5-Percorsi ciclabili Bellinzona-via Monte Gaggio-Via Vallone-via Ripari tondi	Osservazioni
	La scheda presenta un errato percorso ciclabile.
	Risposte
	Adeguamento della scheda.
ML 2.5.2 - Completamento collegamenti ciclopedonali: Camorino-Giubiasco	Osservazioni
	Perché inserire una scheda se è indicato una non fattibilità dell'opera.
	Risposte
	Lo studio preliminare ha approfondito la misura, trovando un'alternativa al percorso precedentemente segnalato. Si suggerisce di mantenere la misura in priorità B.
ML 3.1 - Miglioramento strutture B&R	Osservazioni
	Si concorda sulla creazione di nuovi stalli per due ruote. Poco ipotizzabile l'utilizzo combinato di biciclette e TP su gomma. Ubicazione in base alle abitudini dei ciclisti. Miglioramenti auspicati: Piazza del Sole, Piazza Indipendenza; parcheggio coperto scuole Nord come nodo intermodale bici/bus, stazione FFS Bellinzona, Velostation.
	Risposte
	I parcheggi per bici sono mirati all'interscambio. La competenza è comunale.
TIM 7 - Introduzione Zona d'incontro Piazza Governo a Bellinzona	Osservazioni
	Passo indietro rispetto al PAB 2. Mozione volta alla pedonalizzazione, recentemente respinta in CC.
	Risposte
	Competenza comunale, e in particolare del CC di Bellinzona, per l'approvazione o meno di mozioni.

5 ATA Associazione traffico e ambiente

Misure TP	Osservazioni
	Parallelamente al miglioramento ferroviario, andrà sviluppato il TP su gomma. Il potenziamento del TP non deve tuttavia favorire la crescita generale del traffico. Alcuni meccanismi che possono frenare la crescita del traffico: - Stabilizzazione e riduzione dell'offerta stradale (politica posteggi - gestione del traffico) - Influenzare il comportamento (promozione economie domestiche senz'auto - management della mobilità) - Politica degli insediamenti e d'ordinamento del territorio che consumi meno spazio
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione che coincide con le misure e l'auspicio del PAB3.
	Osservazioni
	Importante è la messa in esercizio del terzo binario tra Giubiasco e Bellinzona e la realizzazione della nuova fermata TILO Piazza Indipendenza.
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione che coincide con quanto previsto nel PAB3.
Misure TIM	Osservazioni
	Accetta il verdetto popolare sul semisvincolo. Tuttavia il pericolo di riversare volumi di traffico è reale.
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione.
	Osservazioni
	Misure volte alla gestione del traffico, riqualifica e messa in sicurezza appoggiate.
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione.
TIM 7 - Introduzione Zona d'incontro Piazza Governo a Bellinzona	Osservazioni
	Misura positiva. Valutare l'estensione della zona pedonale a via Orico.
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione. Riferimento alla misura PAB 2 - TIM 3.1 - Viabilità comparto Tatti-Francini-Murate - priorità A. La misura è di competenza comunale.
	Osservazioni
	Vietare il transito lungo la strada tra la pista del ghiaccio e viale Motta.
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione.
Misure ML	Osservazioni
	Tra passerella di Galbisio e rotonda di Gorduno, sarebbe opportuno realizzare una pista ciclabile in duro o asfaltata. Occorre previamente valutarne la compatibilità con l'ambiente golenale.
	Risposte
	Nell'ambito della posa del nuovo acquedotto comunale, in parte il problema è già emerso. In parte il fondo in stabilizzata dovrebbe essere ammesso, non in asfalto, comunque senza illuminazione.
	Osservazioni
	Percorso ciclabile nazionale al campo sportivo di Arbedo da completare.
	Risposte
	Progetto in pubblicazione - interscambio TILO-Castione + ML via Galletto.
	Osservazioni
	Proposta di inserimento stalli per bici in zona piscina comunale-pista di ghiaccio.
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione. Competenza comunale; in elaborazione.
Misure Insediamenti	Osservazioni
	Apprezzata la realizzazione di ecoquartieri, senza traffico (Ev. posteggi al di fuori).
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione.

6 Monica Dellamonica Delcò - Lumino

I 10.1 - Riqualifica degli spazi centrali di nuclei e abitati (Arbedo-Castione)	Osservazioni
	Una migliore sistemazione esterna dello spazio verde. Non può essere assunta a giustificazione di una riqualifica urbanistica edilizia a vocazione abitativa. Occorre estendere la zona d'interesse.
	Risposte
	Si ritiene che il potenziamento delle infrastrutture scolastiche comunali e cantonali, peraltro in uno spazio assai ampio che assicura ancora sufficienti spazi liberi verdi, sia perfettamente compatibile con il contesto residenziale; anzi, si tratta di una classica attrezzatura pubblica di servizio all'abitare. Gli interventi si basano inoltre su un concorso di progetto.

7 Massimo Corti - Giubiasco

P 1.2 - Rinaturazione fiume Ticino e riale Sementina in zona Saleggi	Osservazioni
	Auspicio nell'influenza del Municipio di Bellinzona, data la "gestione" della misura al CCFT (ente privato).
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione.
ML 4.4 - Percorsi ciclabili golenali: Bellinzona via Francini - Giubiasco Saleggi	Osservazioni
	Segnalato un eccessivo dimensionamento del lido fluviale dei Saleggi (paragone con Locarno). Rischio di problemi di viabilità.
	Risposte
	Da verificare con la progettazione in corso.
Misure P 1.2 - ML 4.4 (vedi sopra)	Osservazioni
	le due misure sono in conflitto tra loro - Stessa priorità. Occorre armonizzarle.
	Risposte
	Si armonizzeranno le misure in fase di progetto.

8 Distretto PPD Bellinzona

I 3.2 - Centro di competenza mobilità sostenibile e ferrovia - Officine FFS	Osservazioni
	L'area della stazione di Bellinzona dovrebbe essere oggetto di un riorientamento che vada oltre al servizio di interscambio, sviluppandone il potenziale in verticale, privilegiando i contenuti pubblici ad alto tasso di generazione di traffico.
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione. La misura, come formulata, non esclude un'ottimizzazione dell'organizzazione spaziale dell'area.
Semisvincolo	Osservazioni
	Valutazione a livello pianificatorio, senza che si rallenti l'attuale fase progettuale finale del semisvincolo, che abbracci l'opzione di semisvincolo completo.
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione, che travalica il PAB 3.
CRTB - Aggregazione	Osservazioni
	Si propone che la CRTB, se portata a termine l'aggregazione politica, rimanga nella sua configurazione numerica attuale (consultiva e non decisionale) per garantire la rappresentatività della comunità/quartieri.
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione.

9 Comune di Gorduno

(1. - 2.) Premesse	Osservazioni
	- impatto locale e il relativo finanziamento va analizzato in un'ottica più ampia. Andrebbe considerato un lasso di tempo superiore al quadriennio per ogni singolo progetto. Occorrerebbe una visione pianificatoria dei prossimi 10/15 anni. - La ML non può essere considerata come sostanziale miglioramento. L'assemblaggio dei singoli progetti non ha portato a considerare l'area occupata dal fiume da Biasca alla foce del Ticino come un territorio senza discontinuità.
	Risposte
	- Procedura e tempistiche dettate da Berna; - Si prende atto dell'osservazione.
(3.) Semisvincolo	Osservazioni
	Valutazione a livello pianificatorio, senza che si rallenti l'attuale fase progettuale finale del semisvincolo, che abbracci l'opzione di semisvincolo completo. (v. oss. 8-PPD)
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione, che travalica il PAB 3.
PAB 2 - Passerella ciclopedonale Gorduno-Castione TILO	Osservazioni
	Nella documentazione PAB 3, il precedente tracciato va sostituito con la nuova ubicazione. La diversa funzionalità (svago e utilitario) dei percorsi ciclabili, rafforza la valenza della passerella, che va a completare la misura ML 2.4.1 - percorso ciclabile Lumino-Castione TILO.
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione, che concerne il PAB 2.
P2 - Zona di svago della campagna di Gorduno e Gnosca	Osservazioni
	- Definizione come "parco fluviale centrale dell'agglomerato" non coerente alla realtà territoriale. - I Comuni aggreganti del comparto nord di Bellinzona hanno avviato uno studio finalizzato alla valorizzazione dell'area fluviale. Le indicazioni di questo studio dovranno essere riprese nel PAB 3.
	Risposte
	- La scheda riporta correttamente la terminologia "zona di svago". - Non si hanno informazioni in merito allo studio, che il Comune, se lo ritiene, dovrebbe trasmettere.
TP regionale nella sponda destra	Osservazioni
	Si prende atto dell'impossibilità di un nuovo collegamento tra Gorduno/Gnosca e Castione. Ciò rafforza la necessità della realizzazione della passerella PAB 2 e dell'attivazione della nuova linea bus 6.
	Risposte
	Misure previste nel PAB 2.
Piazza chiesa di Gorduno - I 10.4	Osservazioni
	Nelle prossime settimane presentazione al Consiglio Comunale del MM per il credito di realizzazione dell'opera PAB 2. Mancherà però l'intervento lungo la strada principale del nucleo (per ragioni finanziarie programmato per la prossima legislatura).
	Risposte
	Se ne prende atto.
CRTB - Aggregazione	Osservazioni
	Si propone che la CRTB, se portata a termine l'aggregazione politica, rimanga nella sua configurazione numerica attuale (consultiva e non decisionale) per garantire la rappresentatività della comunità/quartieri. (v. oss. 8-PPD)
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione.

10 Comune di Arbedo - Castione

ML 4.2 - Miglioramento del tracciato via Galletto - Fermata TILO Castione-Arbedo	Osservazioni
	La misura è prioritaria: permetterebbe di congiungere Claro e Gnosca alla stazione TILO e renderebbe praticabile lo spostamento della ciclopista nazionale.
	Risposte
	Misura regionale.
ML 5 - Passerella ciclopedonale sul fiume Moesa	Osservazioni
	Si chiede di considerare la misura di interesse regionale e non locale: non conforme a quanto discusso in CRTB; è snodo di piste ciclabili nazionali e sarebbe un collegamento interno per la stazione TILO di Castione.
	Risposte
	Misura locale. Esiste già un percorso alternativo d'importanza regionale.

11 Comune di Lumino

Scenario auspicato	Osservazioni
	Il Comune intende creare una zona di pianificazione per modificare le norme di attuazione del PR relative al Piano di Quartiere per uno sviluppo insediativo di qualità. Si chiede di modificare la rappresentazione grafica dello scenario auspicato per quanto riguarda l'area estensiva della zona artigianale-industriale a confine con Castione-Arbedo che nel PR risulta più contenuta.
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione. Sarà verificato ed eventualmente corretto il piano dello scenario auspicato.
TP	Osservazioni
	Si chiede di esaminare la possibilità di estendere la zona servita dal TP fino a Lumino. Si chiede che Lumino venga inserito nella zona 20 Arcobaleno e nella zona 200 per i biglietti.
	Risposte
	Attuale cadenza di 2 bus all'ora per direzione (come S. Antonino) adeguata per il potenziale d'utenza nell'ambito delle condizioni di finanziamento da parte del Cantone e della Confederazione. Eventuali potenziamenti non sarebbero sussidiati, ma di carattere locale (a carico del Comune). "Arcobaleno" non è un tema da PA, ma di competenza della Comunità tariffale Ticino e Moesano, a cui il Comune si dovrà rivolgere.
Miglioramento infrastruttura ML e contenimento TIM	Osservazioni
	ML 2.4.1 - Completamento collegamenti ciclopedonali Castione-Lumino: Allo studio trasmesso nel febbraio 2016, si allega il rapporto relativo all'edificazione di una passerella che permette di risolvere l'attraversamento della cantonale al confine tra Lumino e Castione, mettendo in sicurezza il tratto fino al confine coi Grigioni e creando un collegamento con la passerella sulla Moesa (ML 5). Si ricorda la prevista edificazione del nuovo Comparto scolastico. Si propone: - Misura ML 2.4.1 - priorità A - 3,5 mio fr. - Nuova passerella ciclopedonale - priorità A - 2,5 mio fr. - Collegamento Lumino-Grigioni - priorità B - 1,7 mio fr.
	Risposte
	A seguito dell'incontro del 3.6 tra il Municipio, CRTB e Cantone, nel solco dell'osservazione, si è deciso: <ul style="list-style-type: none"> - Priorità A – tratta TILO Castione - Ecocentro di Lumino - Priorità A – messa in sicurezza incrocio Carrale di Bergamo - Priorità B – collegamento Ecocentro Lumino-Grigioni

12 Arch. R. Magginetti

	Osservazioni
	Progetto per il "Parco Dragonato e Stabile Amministrativo 3" di Bellinzona non inserito nel PAB 3 (priorità A).
	Risposte
	All'interno dell'isolato sono previsti interventi puntuali di migioria della viabilità pedonale in parte su fondi privati, in parte su fondi di proprietà del Cantone (aree esterne degli stabili amministrativi), senza raggiungere un'entità da giustificare una misura di Programma d'agglomerato.
TP 7 - Capillarità ferroviaria nell'agglomerato S-Bahn TILO (legata alla misura I 8.2 - Area strategica per contenuti pubblici d'interesse regionale e cantonale Saleggi)	Osservazioni
	Le due stazioni TILO (Saleggi e San Paolo) andrebbero inserite nel PAB 3 in priorità A.
	Risposte
	La misura è subordinata all'apertura del tracciato merci AlpTransit (aggiramento dell'agglomerato di Bellinzona) e pertanto non è possibile anticiparla.
Semisvincolo - traffico	Osservazioni
	Occorre risolvere correttamente i posteggi di attestamento e limitare il traffico in città a 20 km/h. Sarebbe utile progettare posteggi comuni che servano un'area di un raggio di 200-400m.
	Risposte
	Le misure previste sono mirate al contenimento del TIM e alla gestione dei posteggi.
I 3.3. - Comparto Pratocarasso:	Osservazioni
	Perché invece di urbanizzare aree vergini, non si ottimizzano le aree prossime ai centri e ai nuclei storici?
	Risposte
	Il PAB3 ha come obiettivo proprio l'ottimizzazione delle aree centrali. La misura pianificatoria (di lungo termine) concerne un'area strategica che si trova nel comparto urbano centrale, ben servita dal TP urbano su gomma; in futuro il PAB 3 prevede una fermata TILO San Paolo, che ne migliora le condizioni di accessibilità TP. La priorità B, con orizzonte di tempo 2023-2026, è intesa per la pianificazione del quartiere, in modo da essere pronti per la sua realizzazione quando saranno date le premesse (sviluppo demografico, integrazione nel contesto urbano, potenziamento del servizio TP) che ne giustifichino l'edificazione; si tratta dell'unica possibilità di realizzare a Bellinzona nei prossimi decenni un nuovo quartiere urbano con criteri urbanistici, sociali ed ecologici coerenti e con un disegno unitario degli spazi pubblici e degli spazi liberi (piazze, parchi); l'area indicata nella scheda non è quindi destinata ad un'edificazione a breve, integrale e in un colpo solo, ma quale riserva strategica nel comparto urbano centrale da pianificare nell'ambito dell'intero agglomerato con realizzazione a tappe.
Gerretta	Osservazioni
	Non c'è alcun tessuto urbano a nord del viale G. Motta.
	Risposte
	Misura già in fase di realizzazione con il PAB 2; non figura più nel PAB 3.
I 3.1 - Piano particolareggiato quartiere misto e multifunzionale Stadio	Osservazioni
	ci si chiede perché questa misura faccia parte del PAB 3.
	Risposte
	Una necessaria sistemazione urbanistica dell'area è intesa principalmente ad una migliore definizione degli spazi pubblici e dei percorsi; ciò non è in contraddizione con la conferma della presenza degli impianti sportivi, scolastici e di svago.
Porte d'accesso al comparto urbano	Osservazioni
	Via Tatti va ridisegnata come nuova entrata alla città con posteggi di attestamento.
	Risposte
	Dato acquisito con il PAB 2, poi concretizzato dal Comune di Bellinzona con una variante specifica, non approvata dal CdS, attualmente <i>sub iudice</i> .
Comparto Castione	Osservazioni
	Ci si domanda perché si accetta di trasformare il comparto in area per grandi superfici commerciali, in concorrenza a quelle già esistenti e più facili da risolvere in relazione al traffico.
	Risposte
	Non è una misura del PAB 3.

13 Comune di Giubiasco

I 3.2 - Piano di quartiere viale Olgiati	Osservazioni
	L'abolizione della bretella permette di congiungere due fondi privati liberi. Si creano le premesse per un'edificazione su iniziativa privata, sostenuta dal Municipio, in sintonia con gli scopi PAB 3. Priorità A confermata.
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione.
I 4.1 Piano particolareggiato per riconversione di un'area industriale nel quartiere misto delle Ferriere	Osservazioni
	in fase di precisazione. A breve, una variante di piano regolatore. Priorità B confermata.
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione.
I 5 - Sviluppo urbanistico e riqualifica lungo l'asse urbano centrale	Osservazioni
	Dato il coinvolgimento di più enti responsabili, occorre valutare la priorità. Si ritiene che la priorità debba essere valutata dalla Nuova Bellinzona, per evitare una mancata realizzazione nei tempi.
	Risposte
	In seguito alla riunione DGP, la misura è stata spostata in priorità B, perché legata al tema semisvincolo. Sarà quindi oggetto di valutazione da parte della Nuova Bellinzona.
TP 7 - Capillarità ferroviaria nell'agglomerato S-Bahn TILO	Osservazioni
	Si ribadisce l'importanza della realizzazione della nuova fermata TILO in zona Saleggi. Si evidenzia come sia legata agli obiettivi della misura I 8.2 - Area strategica per contenuti pubblici d'interesse regionale e cantonale Saleggi.
	Risposte
	Si prende atto dell'osservazione da valutare in futuro in funzione delle capacità e dell'esercizio ferroviario nonché del potenziale di utenza.

14 Comune di Gnosca

PAB 2-3 - Passerella/ variante DT	Osservazioni
	Peggioramento nella possibilità di raggiungere la stazione TILO di Castione. Conseguente sbilanciamento nella ripartizione dei futuri investimenti per le infrastrutture verso la zona Centro-Sud dell'Agglomerato.
	Risposte
	La passerella ciclabile è una misura di PAB2. La Città di Bellinzona sta progettando la misura.
Collegamenti / TP	Osservazioni
	Per i Comuni a Nord della nuova Città di Bellinzona (sponda destra del Ticino) si auspica: - modulazione offerta di mobilità pubblica; - rafforzamento delle corse del TP (tra periferie/stazione/Città); Soluzioni di ML tra i quartieri.
	Risposte
	Il PAB2 prevede appunto la messa in esercizio della nuova linea 6.

ALLEGATO IV

Agglomerato del Mendrisiotto: sintesi osservazioni e risposte

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL MENDRISIOTTO DI 3a GENERAZIONE – PAM3
 Informazione e partecipazione ai sensi dell'art. 11 Lst, svolta in delega dalla CRTM (v. art. 8 RLst)
 Pubblicazione dal 18 febbraio al 4 aprile 2016

Rapporto sulla consultazione ai sensi dell'art. 20 RLst

Osservazioni pervenute

Sono pervenute 12 osservazioni: 7 Comuni, 3 Enti/associazioni/gruppi e 2 privati.

Legenda della colonna "Valutazione":

I simboli utilizzati nella colonna *Valutazioni* sintetizzano la valutazione globale della richiesta.

- ☹ richiesta **non accolta** ⇒ il Rapporto sulla consultazione (RC) motiva la decisione
- ☺ richiesta **accolta** ⇒ il PAM3 è modificato di conseguenza
- 😊 osservazione/richiesta **condivisa** ⇒ nessuna modifica del PAM3; il RC motiva brevemente
- ◆ richiesta **non pertinente** alla procedura in corso ⇒ nessuna modifica del PAM3; il RC motiva brevemente
- osservazione di cui si prende atto ⇒ nessuna modifica del PAM3; il RC motiva brevemente

Istante	Tema/Misura ¹	Osservazioni (sintesi)	Risposte	Valutazione
RAPPORTO ESPLICATIVO				
Osservazioni dei Comuni				
Balerna	Rapporto	Adesione al progetto. Rammarico per la limitata riduzione prospettata (scenario auspicato) del traffico veicolare individuale e per la mancanza di proposte incisive. Le prospettive di un potenziamento della capacità del trasporto ferroviario hanno un orizzonte temporale troppo lontano > 2026.	Nel PAM 3 sono contenute diverse misure a favore del contenimento del TIM, quali ad esempio misure a favore della mobilità aziendale, del trasporto pubblico, della mobilità ciclabile e pedonale e dell'intermodalità. La riduzione prospettata nello scenario auspicato è calcolata tenendo in considerazione queste misure e altre misure già consolidate. Si segnala inoltre che nello scenario trend sono già presenti diverse misure importanti, quali l'aumento della cadenza dei treni nell'ora di punta fra Mendrisio e Lugano e la realizzazione della galleria AlpTransit del Ceneri. Per questo motivo la riduzione del traffico veicolare fra lo scenario trend e lo scenario auspicato può risultare meno importante di quanto sperato.	--
Brusino Arsizio	Rapporto 5.4.3: Trasporto pubblico	In relazione alla misura TP4, viene richiesta una zona Arcobaleno unica che comprenda le zone abbonamenti 14 e 15 e biglietti 140-141-142-143-150 o subordinatamente di cancellare l'anomalia per la quale il Comune di	Il tema riguarda la Comunità tariffale Arcobaleno ed è trattato in separata sede. La richiesta è già stata sollevata da diversi Comuni dell'agglomerato il 21.12.2012 ai quali la SM ha risposto con lettera del 5 aprile 2016.	◆

¹ La numerazione delle misure è quella del Rapporto esplicativo **finale** del 31 ottobre 2016 (salvo indicazione contraria).

Istante	Tema/Misura ¹	Osservazioni (sintesi)	Risposte	Valutazione
Castel San Pietro	Rapporto	Brusino costituisce una zona a sé stante. Si chiede di non penalizzare la funzione residenziale nelle aree periurbane e di promuovere maggiormente il trasporto pubblico in modo da consentire di vivere e lavorare nelle aree periferiche.	La misura IN2 del PAM3 relativa alla "Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane" è una misura centrale per perseguire gli indirizzi di sviluppo definiti dallo Scenario auspicato del PAM3 ed è coerente con le modifiche del PD per dare seguito ai disposti della LPT1. La misura non pregiudica il mantenimento della residenza nelle aree periferiche ma mira, attraverso la consapevolezza dello stato dello sfruttamento delle zone edificabili, a indirizzarne lo sviluppo in maniera concentrata e non dispersa sul territorio. Nelle zone periferiche non è possibile garantire una qualità del TP pari a quella delle aree centrali.	☺
Chiasso	Rapporto - TIM	Sottolineare esito negativo dei cittadini dell'agglomerato sulla votazione popolare sul raddoppio della galleria del San Gottardo.	La richiesta esula dal PAM3 e dal PD.	◆
Chiasso	Rapporto - TIM	Sollecitare DATEC misure di attuazione congiuntamente al raddoppio della Galleria del San Gottardo.	Il tema è stato affrontato nell'ambito della consultazione sul progetto generale del 2° tubo (vedi lettera DT 29 marzo 2016).	◆
Chiasso	Rapporto - TIM	Sostegno alla variante ottimizzata Ticino (autostrada A2) accompagnate da un deflusso dosato in direzione sud dell'autostrada.	Questa osservazione esula dal PAM 3 poiché concerne i progetti della Confederazione riguardo alla autostrada A2.	◆
Chiasso	Rapporto P+R	Aggiornare dati posteggi 2 P+R "est" e "ovest" a Chiasso (pagina 129).	I dati sono stati aggiornati come richiesto. Il dato contenuto nel rapporto finale corrisponde al dato 2014 fornito da FFS ed è quindi corretto.	☺
Chiasso	Rapporto:	Si concorda con lo stralcio della scheda	La scheda PD R/M5 è stata aggiornata tenendo	☺

Istante	Tema/Misura ¹	Osservazioni (sintesi)	Risposte	Valutazione
	stazione internazionale FFS Chiasso	M8 del PD relativa ai Collegamenti transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto. Si chiede di sottolineare nella scheda R/M5 l'importanza regionale, cantonale e nazionale della stazione internazionale di Chiasso, sia per quanto attiene al traffico passeggeri, sia per quel che concerne le merci (stazione di smistamento). Si chiede altresì di completare il Rapporto PAM3 con le indicazioni contenute nella scheda C.3.2 dello studio "Piano strategico territoriale comunale -PSTC".	conto delle osservazioni del comune di Chiasso.	
Mendrisio	Rapporto/Misure	Le osservazioni preliminari sono state integrate.	Si prende atto.	--
Osservazioni di enti/associazioni/gruppi				
Cittadini per il Territorio	Rapporto	Le misure più incisive e coraggiose sono di carattere regionale. Riequilibrare rapporto Cantone/Comuni. Maggior influenza del Cantone nelle Commissioni regionali dei trasporti.	Si prende atto delle osservazioni che verranno considerate al momento delle decisioni sui futuri PA.	☺
Cittadini per il Territorio	Rapporto	Auspicano uno sviluppo delle zone delle stazioni, con servizi alla popolazione.	Questi sono precisamente gli obiettivi sia del PAM1, sia del PAM2 e anche del PAM3 in materia di mobilità e di insediamenti. Numerose sono le misure che perseguono questi obiettivi (vedi misure 3, 4 PAM1; TL 3.13, TL3.14 PAM2; ML2, ML3 PAM3)	☺
Cittadini per il Territorio	Rapporto / Mobilità	TP: migliorare i collegamenti al mattino e alla sera delle aree periferiche.	Nel dicembre 2015 è stato introdotto il nuovo concetto TP per l'agglomerato (misura TP1.1 di PAM2). Da allora sono state apportate diverse misure per il miglioramento del servizio (dicembre	☹

Istante	Tema/Misura ¹	Osservazioni (sintesi)	Risposte	Valutazione
			<p>2016); altre misure sono allo studio. Siccome il PAM2 aveva già previsto e pure già attuato un significativo potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico, il PAM3 si è concentrato su altri aspetti importanti, quali principalmente il miglioramento del servizio transfrontaliero e la creazione di corsie preferenziali per i bus.</p>	
Cittadini per il Territorio	Rapporto / Mobilità	TP: Attuare collegamenti transfrontalieri	La misura TP2 di PAM3 prevede il potenziamento di linee transfrontaliere esistenti e l'introduzione di nuove. La misura TP4 prevede inoltre l'integrazione tariffaria transfrontaliera.	☺
Cittadini per il Territorio	Rapporto / Mobilità	Eliminare progressivamente i parcheggi privi di licenza edilizia.	<p>La politica sui posteggi portata avanti dal Dipartimento del territorio ha già permesso di eliminare un buon numero di posteggi abusivi anche nel Mendrisiotto.</p> <p>La strategia cantonale sulla gestione e sul contenimento dei posteggi affianca i PA; il PAM 3 prevede la continuazione di quanto già avviato nella seconda generazione, prospettando una riduzione di posteggi a lunga durata nei centri urbani (misura TIM 1). Il ruolo dei comuni è fondamentale.</p>	☺
Cittadini per il Territorio	Rapporto / Mobilità	Insoddisfacenti le proposte per promuovere il car-pooling e la mobilità aziendale.	<p>Le misure ad incentivo della mobilità aziendale e del car-pooling contenute nel PAM3 (in particolare TIM2, TIM3, TIM4) sono a complemento di altre misure già in atto, come ad esempio l'erogazione di finanziamenti tramite l'apposito Decreto esecutivo cantonale del 15.03.2016.</p> <p>Va sottolineato inoltre che a favore della mobilità aziendale vanno annoverate anche misure infrastrutturali che migliorano l'accesso diretto o</p>	☺

Istante	Tema/Misura ¹	Osservazioni (sintesi)	Risposte	Valutazione
Cittadini per il Territorio			indiretto ai comparti aziendali, quindi misure per favorire la mobilità lenta e il TP in generale.	
Cittadini per il Territorio	Rapporto / Mobilità	Condivisione nel rivedere la gerarchia stradale nell'ottica di rendere possibili le moderazioni del traffico e le piste ciclabili.	Si prende atto.	--
Cittadini per il Territorio	Rapporto / Mobilità	Sporadiche le misure di riqualifica viaria negli agglomerati: percorsi pedonali, moderazioni del traffico e piste ciclabili.	Gran parte delle misure di completamento delle reti pedonale e ciclabile regionale e locale sono contenute in PAM1 e PAM2 e seguono l'iter procedurale per la loro realizzazione. Nel PAM3 sono comunque contenute ancora 35 misure per il completamento delle reti pedonale e ciclabile sia regionale che locale. Inoltre il PAM 3 mette l'accento sulla riqualifica multimodale e urbanistica degli assi urbani principali e secondari per i quali propone misure incisive (TP1, IN5, IN5.1, IN5.2, IN6). Sono anche previste misure di moderazione del traffico (TIM 7).	☺
Cittadini per il Territorio	Rapporto / Mobilità	Per quanto riguarda la mobilità lenta sono troppe le tratte mai concluse, se non addirittura mai iniziate; negli scorsi anni si è attuato troppo poco.	Molte opere di PAM1 e PAM2 sono in corso. Vi sono alcune (poche) opere non attuabili per problemi tecnici per le quali si cercano delle alternative.	--
Cittadini per il Territorio	Rapporto	Aggiungere capitolo sulla qualità dell'aria.	Al momento della consultazione della popolazione questi capitoli non erano ancora conclusi. Il Rapporto finale affronta anche il tema dell'ambiente (stato attuale, scenario trend e scenario auspicato). La valutazione ambientale del PAM3 è stata svolta con la collaborazione della SPAAS. Il capitolo 5 del Rapporto finale ne rende conto. Tra i criteri di efficacia in base ai quali si valutano le singole misure	☺

Istante	Tema/Misura ¹	Osservazioni (sintesi)	Risposte	Valutazione
			come pure il PA nel suo complesso, figura anche quello relativo alla “riduzione dell’impatto ambientale e del consumo di risorse” (CE4). Si prende atto.	--
Insieme a Sinistra, Mendrisio	Rapporto	Condivisione generale con puntuali osservazioni (alcune criticità).	Si prende atto	--
Insieme a Sinistra, Mendrisio	Rapporto / Mobilità	Giusta la direzione intrapresa per la politica dei posteggi, il rafforzamento della rete TILO, la mobilità lenta.		--
Insieme a Sinistra, Mendrisio	Rapporto / Mobilità	TP: l’assenza di corsie preferenziali non permette il rispetto degli orari.	Le misure TP1 e TP3 di PAM3 prevedono la realizzazione di corsie preferenziali bus laddove l’analisi ha individuato le maggiori criticità dal punto di vista dell’esercizio del TP.	--
Insieme a Sinistra, Mendrisio	Rapporto / Mobilità	Assenza di piste ciclabili, interventi da realizzare; strade senza marciapiedi fuori dai centri urbani. Si osserva che seppure la fattibilità sia data occorre la volontà di mettere in pratica.	Diverse opere di PAM1 e PAM2 sono in corso. Vi sono alcune (poche) opere non attuabili per problemi tecnici per le quali si cercano delle alternative.	--
Insieme a Sinistra, Mendrisio	Rapporto / Mobilità	Si condivide il potenziamento dei P+R nei pressi delle stazioni ferroviarie. Per quello di San Martino si teme tuttavia che gli stalli verranno destinati dai clienti dei Centri commerciali.	La licenza edilizia rilasciata per la costruzione dell’autosilo, durante i giorni lavorativi, prevede un limite d’uso dei posteggi destinati ai clienti dei centri commerciali.	--
Pro Velo Ticino	Rapporto	Fissare un obiettivo di ripartizione modale a favore della bicicletta ambizioso, attualmente stimato a meno di 1%. Fissare l’obiettivo di aumento delle	Non essendo disponibile una base statistica adeguata (risultati di un’inchiesta pubblica, rilevamenti con contatori, ecc.), si è deciso di non formulare questo tipo di obiettivo per la mobilità lenta. Neppure ciò è richiesto dalle istruzioni federali	☹

Istante	Tema/Misura ¹	Osservazioni (sintesi)	Risposte	Valutazione
Pro Velo Ticino	Rapporto	La diagnosi della rete ciclabile attuale ed in particolare delle sue debolezze risultano troppo sommarie.	Nell'ambito del PAM1 e del PAM2 sono state effettuate analisi dettagliate concernenti la mobilità lenta che hanno portato alla definizione di interventi già eseguiti oppure in esecuzione. Il PAM3 ha confermato le tendenze identificate nelle precedenti generazioni e provveduto ad intervenire laddove necessario con ulteriori misure, soprattutto a livello locale.	--
Pro Velo Ticino	Rapporto	Necessità di un concetto per gli spostamenti più strutturato e più dettagliato, a diversi livelli dell'agglomerato (dall'itinerario strutturante all'itinerario locale).	Il PAM1 ed il PAM2 hanno definito la rete strutturante ciclabile regionale, completata in seguito con il PAM3. I Comuni hanno provveduto a completare la rete locale che si dirama da quella strutturante. Lo stesso principio è stato applicato dai Comuni per la rete pedonale. Si concorda per quanto concerne la necessità di definire in modo più strutturato e dettagliato le diverse reti, introducendo anche una questione di priorità d'intervento. Se ne terrà conto nelle successive generazioni di PAM.	☺
Pro Velo Ticino	Rapporto/Misura	A Chiasso, auspica un piano generale per realizzare, nei sensi unici, eccezioni bici e doppi sensi demarcati.	Il PAM3 prevede nel comune di Chiasso numerose misure di messa in sicurezza, riqualifica e estensione della rete ciclabile e pedonale (ML2.4, ML3.2-3.6). Le osservazioni formulate, che riguardano la fase attuativa, potranno essere tenute in considerazione	--

Istante	Tema/Misura ¹	Osservazioni (sintesi)	Risposte	Valutazione
Pro Velo Ticino	Rapporto/Misura	Separare le infrastrutture riguardanti i pedoni dalla biciclette.	dal Comune nell'ambito della realizzazione delle misure citate.	☺
Pro Velo Ticino	Rapporto/Misure	Totem informativi anche per segnalare gli spostamenti in bicicletta con i tempi di percorrenza.	Il PAM 3 ha individuato diversi interventi per favorire la mobilità ciclabile e pedonale. In generale, dove lo spazio lo consente e il rapporto costi/benefici è positivo, si sono suddivisi i flussi ciclabili da quelli pedonali (si vedano, ad esempio, i distinti interventi previsti nei dintorni delle stazioni ferroviarie). Quando la suddivisione non era oggettivamente possibile, si è proceduto a pianificare percorsi più larghi (maggior calibro) per far sì che sia i ciclisti che i pedoni potessero beneficiare di un maggiore comfort. È certamente possibile installare dei totem informativi. Il PAM 3, come fatto con il PAM 1 ed il PAM 2, prevede, lungo la rete ciclabile regionale, segnaletica secondo la norma VSS 640 829a. Nulla impedisce tuttavia, successivamente, di completare i percorsi con informazioni aggiuntive da parte dei Comuni.	☺
Osservazioni di cittadini				
Marco Bernasconi	Rapporto	Il PAM3 non tratta il tema dei rumori.	Al momento della consultazione della popolazione questi capitoli non erano ancora conclusi. Il Rapporto finale affronta anche il tema dell'ambiente (stato attuale, scenario trend e scenario auspicato). La valutazione ambientale del PAM3 è stata svolta con la collaborazione della SPAAS. Il capitolo 5 del Rapporto finale ne rende conto. Tra i criteri di efficacia in base ai quali si valutano le singole misure	☺

Istante	Tema/Misura ¹	Osservazioni (sintesi)	Risposte	Valutazione
MISURE				
Osservazioni dei Comuni				
Balerna	Misure	Non hanno osservazioni particolari riguardo alle singole misure che riguardano il Comune e le condividono. Informano di avere in atto la revisione del PR e osservano che tale iter pianificatorio non può essere condizionato dalle misure relative agli insediamenti del PAM3.	Il Piano d'indirizzo della revisione del PR di Balerna è stato inoltrato il 23.09.2017 dal Municipio al Dipartimento del territorio per l'Esame preliminare. Al momento è all'esame dei servizi dell'Amministrazione cantonale. Ricordiamo che il Municipio di Balerna ha sottoscritto una dichiarazione in data 11 ottobre 2016 (ris. Mun. 1684) in cui si impegna – nell'ambito delle proprie competenze - a mettere in atto quanto necessario per attuare le misure del PAM3 di competenza comunale. Ritenuto che il PAM3 aggiorna gli indirizzi e gli obiettivi del PAM2 - già consolidati nel Piano direttore Cantonale e quindi vincolanti per i Comuni - il coordinamento tra la revisione del PR e lo scenario, indirizzi e misure del PAM3 dovrà trovare un'adeguata risposta nella fase di affinamento dello strumento pianificatorio (PR) da sottoporre al Consiglio comunale per la sua adozione.	☹
Chiasso	Misura TIM2	Si chiede che l'intervento previsto su Via Comacini sia attuato solo dopo la messa in funzione della nuova gestione del traffico al fine di non provocare ulteriori code in direzione dell'Italia. Si	La misura su Via Comacini è stata attribuita alla priorità C e verrà dunque posticipata ad un orizzonte temporale più lontano.	☺

Istante	Tema/Misura ¹	Osservazioni (sintesi)	Risposte	Valutazione
Chiasso	Misura TIM3	chiede altresì che l'attuazione sia fatta coinvolgendo sia il Comune, sia la Divisione delle costruzioni del DT. A Chiasso l'area toccata dalla misura riguarda alcuni mappali su Via Soldini in cui sono localizzate aziende con un numero limitato di addetti. Il Comune non ha nulla in contrario se il Cantone avvia lo studio ma si riserva di valutare un proprio contributo al finanziamento dello studio in funzione del numero di dipendenti coinvolti.	L'area segnalata dal Comune è stata tolta dal perimetro toccato dalla misura poiché non vi sono ditte con un numero di addetti superiore a 20. A fronte dell'implementazione e dei risultati del piano di mobilità aziendale di comprensorio attualmente in fase di studio, la situazione verrà rivalutata consensualmente fra Comune (responsabile dell'attuazione della misura) e Dipartimento del territorio.	☺
Chiasso	Misura TIM6	Stralciare i 2 punti neri segnalati a Chiasso poiché i problemi di sicurezza sono stati risolti (interventi previsti dal PAM1).	Nel rapporto finale non sono segnalati punti neri a Chiasso.	☺
Coldrerio	Misura ML3 (numerazione relativa al documento per la consultazione)	Il Comune segnala che nel Rapporto per la consultazione Coldrerio non figura tra i Comuni toccati dalla misura ML3.	Il Comune segnala a giusto titolo l'assenza di Coldrerio fra la lista dei Comuni toccati dalla misura ML3. Nella versione finale del PAM 3 l'errore è stato corretto. La sottomisura che riguarda il Comune di Coldrerio è ora oggetto della nuova sottomisura ML2.3.	☺
Coldrerio	Misura ML3.4 (numerazione relativa al documento per la consultazione)	Progetto intercomunale – specificare gli interventi separati dei 2 Comuni.	Si richiama la risposta alla precedente osservazione relativa alla misura ML3. I dettagli di progetto sono contenuti nello studio di fattibilità del 22.8.2016, promosso dai Comuni di Balerna e Coldrerio. Da questo studio si possono desumere gli oneri dei due Comuni per le rispettive tratte d'intervento. Non si ritiene quindi necessario distinguere le due tratte in due distinte misure di	☹

Istante	Tema/Misura ¹	Osservazioni (sintesi)	Risposte	Valutazione
Coldrerio	Misura TIM	Condivide l'obiettivo di aumentare la capacità della rete autostradale per sgravare la rete locale. Teme tuttavia l'aumento del carico fonico. Chiede pertanto la realizzazione obbligatoria di ripari fonici a protezione delle zone abitate e residenziali del Comune.	PAM3. Questa osservazione esula dal PAM3 poiché concerne i progetti della Confederazione riguardo all'autostrada A2.	◆
Riva San Vitale	Misure PA1.1 – PA 3- PA 5.1	Collegare ed integrare adeguatamente le 3 schede.	La correlazione tra le tre misure citate è assicurata ed indicata su ogni scheda. Al fine di facilitare l'attuazione delle misure è auspicabile che le stesse siano mantenute quali misure distinte.	☺
Riva San Vitale	IN2	Segnala che le unità insediative riportate nella scheda IN2 non corrispondono a quelle riportate nel PR approvato dal CdS il 1.7.2014. Invitano a prendere contatto con l'Ufficio tecnico comunale.	<u>Precisazione della domanda</u> La scheda della misura IN2 messa in consultazione <u>non</u> conteneva dati relativi alle UI. Questi erano invece riportati a p. 115 del Rapporto esplicativo intermedio (REI) per la consultazione, del febbraio 2016. Gli stessi dati sono stati ripresi nel Rapporto esplicativo finale (REF) dell'ottobre 2016 (v. p. 165). Per quanto riguarda lo <i>stato attuale</i> i dati del REI corrispondono a quelli del REF mentre per quanto riguarda lo <i>scenario auspicato</i> i dati del REF sono stati aggiornati. Secondo il Rapporto esplicativo definitivo del PAM3 dell'ottobre 2016 (v. p. 165), la situazione si presenta come segue: – Unità insediative (UI) effettive (2012): 4'048 (Ab + Pl+ Pt); – Unità insediative teoriche (contenibilità del PR): 5'322.	☺

Istante	Tema/Misura ¹	Osservazioni (sintesi)	Risposte	Valutazione
			<p>Dalla risoluzione governativa di approvazione del PR di Riva San Vitale del 1.7.2014 figurano i seguenti dati (Ris . n. 3217 a p. 19):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unità insediative attuali: 3'828 (Ab + Pl+ Pt); - Unità insediative teoriche (contenibilità del PR): 7'401 <p><u>Risposta</u> Le UI effettive indicate nel PR e quelle indicate dal PAM3 sono analoghe (le differenze sono minime e imputabili certamente alla data del rilevamento.</p> <p>Le differenze tra le UI teoriche (contenibilità) indicate nel PR e quelle indicate dal PAM3 presentano per contro una differenza significativa (2'079 unità) che necessita delle spiegazioni.</p> <p>I dati presentati nel Rapporto esplicativo definitivo del PAM3 dell'ottobre 2016 erano frutto di una banca dati provvisoria. Essi sono stati allestiti prima dell'inoltro da parte dei comuni dei dati relativi al Compendio sullo stato dell'urbanizzazione. Si trattava di dati con una valenza generale utilizzati per scopi statistici nell'ambito di analisi regionali. Tali dati erano stati allestiti nell'autunno 2014.</p> <p>L'inoltro da parte dei comuni (tra i quali lo stesso comune di Riva S. Vitale) a cavallo tra il 2015 ed il 2016 dei nuovi dati sul Compendio dello stato dell'urbanizzazione ha permesso alla SST di procedere con l'affinamento di una banca dati (detta Banca dati insediamenti) dove tramite un metodo</p>	

Istante	Tema/Misura ¹	Osservazioni (sintesi)	Risposte	Valutazione
			<p>statistico complesso (le cui specificità sono illustrate nello studio di base sulle zone edificabili posto in consultazione nell'ambito dei lavori PD/LPT1) è stato possibile ricalibrare le stime sulla contenibilità a scala cantonale. Lo strumento di cui il Cantone dispone oggi è quindi più preciso e attendibile di quello del 2014. Le informazioni relative alla contenibilità per il comune di Riva San Vitale sono ad oggi 7'793 unità. Questo potenziale teorico (contenibilità) è maggiore di circa 300 unità rispetto ai parametri di contenibilità del PR adottato nel 2014 (7'401 unità). I nuovi dati, che si fondano sul Compendio dello stato dell'urbanizzazione allestito dal Comune stesso, – pur avendo valenza indicativa – hanno un grado di accuratezza migliore rispetto ai parametri presentati dal comune nell'ambito della revisione del PR nel 2014.</p> <p>In conclusione si può quindi ritenere che le cifre di contenibilità adottate nel 2014 nell'ambito dell'adozione della revisione del PR sono molto vicine ai dati oggi in nostro possesso; inversamente i dati della contenibilità teorica di Riva San Vitale riportati nel Rapporto finale PAM3, di 5'322 unità, devono essere ritenuti superati dai successivi affinamenti del dato. <u>La contenibilità teorica del PR di Riva San Vitale, secondo il dato 2017 più recente, si attesta pertanto sulle 7'793 unità.</u></p>	
Osservazioni di enti/associazioni/gruppi				

Istante	Tema/Misura ¹	Osservazioni (sintesi)	Risposte	Valutazione
Cittadini per il territorio	Misura PA8	Completamente contrari al prolungamento della superstrada Stabio-Gaggiolo.	<p>Il completamento della A394 da Stabio est al Gaggiolo è una misura già consolidata nel Piano direttore quale misura di Dato acquisito (v. scheda R/M5 punto 3.4) che pure prevede misure di accompagnamento al fine di contenere il traffico di transito su via Gaggiolo e località limitrofe (PTM).</p> <p>Il prolungamento di questa strada, non figura tra le misure infrastrutturali del PAM3, che prevede solo una misura nell'ambito Paesaggio (PA8, di priorità C), intesa a realizzare una tratta di questo prolungamento stradale in trincea coperta per preservare gli ambienti naturali e i paesaggi.</p>	◆
Insieme a Sinistra, Mendrisio	Paesaggio Misura PA1	<p>Apprezzano le valorizzazioni previste nell'area di svago di prossimità del Parco del Laveggio</p> <p>Si aspettano condivisione degli indirizzi e delle misure da parte dei Comuni, come pure che questi si impegnino per la loro attuazione e si assumano i costi di loro competenza.</p>	Si prende atto.	--
Insieme a Sinistra, Mendrisio	Misura PA8	<p>Seppure condivide l'intenzione di realizzare un tratto della futura superstrada in trincea poiché meno invasivo dal profilo ambientale, l'istante continua a ritenere che la realizzazione di questo tratto di strada rischia di avere effetti importanti sull'aumento del traffico di transito.</p>	<p>Il completamento della A394 da Stabio est al Gaggiolo è una misura già consolidata nel Piano direttore quale misura di Dato acquisito (v. scheda R/M5 punto 3.4) che pure prevede misure di accompagnamento al fine di contenere il traffico di transito su via Gaggiolo e località limitrofe (PTM).</p> <p>Il prolungamento di questa strada, non figura tra le misure infrastrutturali del PAM3, che prevede solo una misura nell'ambito Paesaggio (PA8, di priorità</p>	◆

Istante	Tema/Misura ¹	Osservazioni (sintesi)	Risposte	Valutazione
Insieme a Sinistra, Mendrisio	Insedimenti	Condivisione degli intenti. Ritengono essenziale non andare a costruire su terreni di fondovalle non ancora edificati/urbanizzati e altrettanto essenziale riconvertire/riutilizzare aree o impianti industriali dismessi.	C), intesa a realizzare una tratta di questo prolungamento stradale in trincea coperta per preservare gli ambienti naturali e i paesaggi. Si prende atto	--
Osservazioni di cittadini				
Sig. Comment Florian	Misura PA8	Inserire la proposta di completamento della superstrada nel PAM3 è rischioso.	La proposta di completamento della superstrada non è una misura del PAM3. Questa osservazione esula dal PAM 3 poiché concerne un progetto della Confederazione. La misura PA8 (in priorità C) non riguarda la strada in quanto tale bensì misure volte a mitigarne l'effetto paesaggistico e ambientale qualora l'Autorità superiore avvii passi per la sua realizzazione.	◆