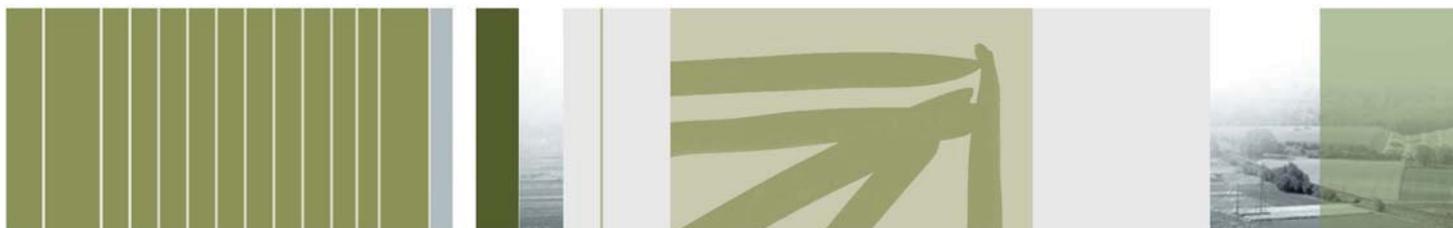




Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato



Piano direttore
cantonale



Piano direttore cantonale
Programmi d'agglomerato di III generazione

Modifiche del Piano direttore n. 11, Parte A – giugno 2018

Decisioni del Consiglio di Stato
ai sensi degli articoli 13, 14 e 17 Lst

Contenuto

Scheda RM2 Agglomerato del Locarnese

Editore

Dipartimento del territorio

Autore

Sezione dello sviluppo territoriale,
Ufficio del piano direttore

Per ulteriori informazioni

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

© Dipartimento del territorio, 2018

Sommario

Premessa.....	3
Scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese.....	4
Estratti carta di base.....	30

Premessa

L'undicesimo pacchetto di modifiche del PD 09 interessa le seguenti schede:

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

Il presente fascicolo (Parte A) illustra le modifiche della scheda **R/M 2 Agglomerato del Locarnese**. Quelle delle altre schede sono presentate in altri 4 fascicoli che espongono l'insieme delle modifiche del pacchetto n. 11 (Parti B, C, D e E). I fascicoli sono accompagnati da un Rapporto sulla consultazione ed esplicativo.

Le schede sugli agglomerati sono modificate per integrarvi i risultati – limitatamente agli indirizzi e alle misure di rilevante incidenza territoriale – dei Programmi d'agglomerato di terza generazione (PA3). I PA3 sono stati approvati dal Consiglio di Stato e dalle Commissioni regionali dei trasporti alla fine del 2016. In seguito sono stati trasmessi alla Confederazione per l'approvazione federale (in corso). Quest'ultima è necessaria anche per accedere ai contributi finanziari che la Confederazione elargisce tramite il Programma Traffico d'agglomerato.

Si segnala che, parallelamente a questa pubblicazione, il Consiglio di Stato mette in consultazione alcune proposte di modifiche della scheda R9 Svago di prossimità (grado *Dato acquisito*).

L'insieme della documentazione, così come la versione in vigore di ogni scheda e la cartografia di base del Piano direttore, sono pubblicate su Internet all'indirizzo www.ti.ch/pd, dove è pure possibile reperire la documentazione riferita alle fasi procedurali precedenti. L'Ufficio del Piano direttore è a disposizione per chiarimenti e ulteriori informazioni.

Si ricorda che la Legge sullo sviluppo territoriale (Lst) prevede la possibilità di adattare il Piano direttore in ogni momento e che le modifiche si distinguono in adattamenti e aggiornamenti. Gli **adattamenti** (art. 17 cpv. 2 Lst e art. 24 cpv. 1 RLst) sono modifiche importanti del PD e seguono la procedura prevista per l'adozione del piano, che si svolge in due fasi: consultazione (informazione e partecipazione, art. 11 Lst); adozione e pubblicazione (art. 13 Lst). Essi possono riguardare schede o singoli provvedimenti di Dato acquisito. In questo caso, i Comuni e gli altri enti interessati possono presentare ricorso al Gran Consiglio entro quindici giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione (art. 13 cpv. 3 Lst). Possono anche riguardare schede o singoli provvedimenti di Risultato intermedio o Informazione preliminare. In questo caso, sono adottati dal Consiglio di Stato senza possibilità di ricorso (art. 14 Lst).

Gli **aggiornamenti** (art. 17 cpv. 3 Lst e art. 24 cpv. 2 e 3 RLst) sono modifiche effettuate entro il margine operativo stabilito da indirizzi, misure o compiti delle schede. Essi sono decisi dal Consiglio di Stato.

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

I. Situazione

Dal 18 aprile al 18 maggio 2016 è stato posto in consultazione il progetto di Programma d'agglomerato di terza generazione del Locarnese (PALoc3). Il Consiglio di Stato (CdS) si è avvalso delle facoltà (concesse dalla Lst) di circoscrivere la consultazione ai Comuni e agli enti direttamente interessati, rispettivamente di delegarne lo svolgimento alla Commissione Intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT). Per la consultazione è stato messo a disposizione il documento "Programma d'agglomerato di terza generazione del Locarnese per l'informazione e la partecipazione", comprensivo di un rapporto esplicativo, di schede sulle misure e di una cartografia dello scenario auspicato.

In base all'esito della consultazione il Consiglio di Stato ha deciso di modificare la scheda R/M 2 come indicato alle pagine successive. Gli adattamenti (modifiche importati) sono **evidenziati in celeste**. Il CdS ha anche apportato alcune modifiche meno importanti, trattate come aggiornamenti.

Uno specifico rapporto illustra in modo dettagliato l'esito della consultazione e le decisioni del CdS corredate dalle necessarie spiegazioni e motivazioni (Rapporto sulla consultazione ed esplicativo, giugno 2018). Insieme al presente fascicolo (e a quelli relativi agli altri agglomerati e ad altre schede), esso completa la documentazione relativa a questa fase procedurale.

Come per la documentazione posta in consultazione nel 2016, anche in questo caso il tutto è pure disponibile sul sito internet www.ti.ch/pd, dove è pure disponibile il Programma d'agglomerato di terza generazione del Locarnese (PALoc3 - 31 ottobre 2016).

L'Ufficio del Piano direttore rimane a disposizione per eventuali chiarimenti o complementi di informazione.

II. Adozione del Consiglio di Stato (decisione del 27.06.2018)

Considerata la situazione descritta al punto precedente, il Consiglio di Stato ha adottato (ai sensi degli articoli 13, 14 e 17 Lst), le modifiche della scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese (*Dato acquisito*) riportate di seguito. Gli adattamenti (ai sensi dell'art. 17 cpv. 2 Lst e dell'art. 24 cpv. 1 RLst) sono **evidenziati in celeste**. Gli aggiornamenti (ai sensi dell'art. 17 cpv. 3 Lst e dell'art. 24 cpv. 2 e 3 RLst) presentano una **sottolineatura tratteggiata** (v. anche legenda sotto). Le parti non evidenziate sono riportate allo scopo di contestualizzare e rendere comprensibili le modifiche.

La scheda completa nella versione in vigore può essere consultata al sito www.ti.ch/pd o richiesta all'Ufficio del Piano direttore.

LEGENDA dei tipi di modifiche:	
Adattamenti:	
Abcd	Testo stralciato
Abcd	Nuovo testo
Aggiornamenti:	
Abcd	Testo stralciato
Abcd	Nuovo testo
Spiegazioni:	
Abcd	Non fanno parte del contenuto del PD

Scheda di Piano direttore

R/M 2**Agglomerato del Locarnese****Rete urbana e Mobilità****2. Indirizzi**

Questa scheda consolida i provvedimenti con rilevante incidenza territoriale del Programma d'agglomerato del Locarnese (di II.a e III.a generazione), che a sua volta ha aggiornato le precedenti pianificazioni regionali, vale a dire il PTLVM (Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia) e il COTALoc (Concetto d'organizzazione territoriale del Locarnese). Concretizza inoltre il coordinamento con le altre politiche territoriali del PD.

2.1 Perimetro

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

2.2 Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale

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

Indirizzi generali

- valorizzare le peculiarità paesaggistiche, geografiche e storiche dell'agglomerato;
- perseguire uno sviluppo equilibrato e sostenibile e la valorizzazione del lago quale elemento di identificazione collettivo;
- mantenere e rafforzare la buona qualità di vita e la tutela dell'ambiente;
- contenere la dispersione insediativa orientando la crescita della popolazione e dei posti lavoro in modo differenziato nei diversi spazi funzionali (v. scheda R1);
- riqualificare gli assi stradali urbani a favore di una maggiore vivibilità, fruibilità e accessibilità dei quartieri attraversati;
- valorizzare i settori tradizionalmente forti dell'agglomerato, legati alle attività culturali e turistiche, a quelle ricreative e alla residenza (v. anche scheda R1).

Indirizzi per la natura e il paesaggio

- le linee di forza del paesaggio preservano gli spazi liberi da insediamenti, assicurando una funzione strutturante e d'equilibrio (v. scheda P1);
- le componenti naturali e paesaggistiche emergenti e pregiate (aree verdi, riva del lago, corsi d'acqua ecc.) sono tutelate, valorizzate e messe in rete in quanto elementi strutturanti e d'identificazione dell'agglomerato (v. schede P1, P4, P7 e R9); in questo contesto assumono rilevanza anche i parchi naturali e il progetto di Parco nazionale del Locarnese (v. scheda P5);
- la fascia della riva del lago permette di collegare le principali aree naturali e di svago, dal Parco del Piano di Magadino al delta della Maggia e alle golene della Maggia e della

2. Indirizzi

Melezza;

- i corsi d'acqua che legano la collina al lago favoriscono lo svago di prossimità; in questi spazi è promossa la presenza di funzioni pubbliche;
- i beni culturali, i nuclei storici e gli insediamenti tradizionali sono tutelati e valorizzati (v. scheda P10 e R10).

Indirizzi per gli insediamenti

- la struttura insediativa è organizzata nel rispetto delle caratteristiche geografiche, morfologiche, paesaggistiche e funzionali del Locarnese;
- in particolare si identificano due entità territoriali principali: da una parte le aree centrali e suburbane, dall'altra le aree periurbane e rurali; in entrambe è necessario frenare la dispersione insediativa, promuovendo in modo mirato lo sviluppo centripeto di qualità e migliorando la struttura urbana; nelle aree periurbane e rurali è in particolare prioritario promuovere i nuclei tradizionali quali luoghi strategici (v. scheda R6 punto 2) e sostenere lo sviluppo di tipologie residenziali in grado di coniugare i pregi dei modelli insediativi estensivi con le esigenze di una maggiore compattezza e di una più elevata qualità degli spazi pubblici;
- tale struttura è caratterizzata dalle seguenti aree funzionali — Centri storici, Quartieri residenziali intensivi e semi-intensivi, Quartieri residenziali estensivi, Aree lavorative — a cui corrispondono specifiche strategie di sviluppo centripeto dell'insediamento (densificazione quantitativa e qualitativa), coordinate con gli obiettivi di riqualificare il tessuto urbano, di creare luoghi di aggregazione nei quartieri (identificazione), di preservare la buona qualità di vita e di contenere lo sviluppo della mobilità;
- i principali progetti di sviluppo dell'agglomerato e le misure di densificazione a favore dello sviluppo centripeto si concentrano all'interno del polo urbano e in particolare lungo i principali assi del trasporto pubblico e in corrispondenza delle fermate;
- in genere sono esclusi nuovi azionamenti e si punta a favorire lo sfruttamento mirato delle riserve disponibili e su un'adeguata attuazione degli indici di sfruttamento (IS), sia all'introduzione degli indici di sfruttamento (IS) minimi.

Indirizzi per la mobilità

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

2. Indirizzi

2.3 Strategie

Natura e paesaggio (v. anche allegato III)

Paesaggi lacustri e fluviali e aree collinari periurbane

La strategia generale verte a:

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

Parco del Piano di Magadino

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

Insedimenti (v. anche allegato IV)

Prognosi di sviluppo (2011/2012-2030)

La contenibilità dei piani regolatori deve essere verificata secondo le indicazioni della scheda R6. Vanno individuate misure pianificatorie volte a influenzare la variazione prevista di abitanti e posti lavoro facendo riferimento ai parametri indicativi che seguono:

- aree centrali: leggero incremento della crescita (indicativamente da 5% a 6%);
- aree suburbane: leggero incremento della crescita e suo orientamento verso luoghi strategici ben serviti dal TP (indicativamente da 9% a 10%);
- aree periurbane: contenimento della crescita e suo orientamento verso luoghi strategici ben serviti dal TP (indicativamente da 11% a 6%);
- area del retroterra: leggero contenimento della crescita (indicativamente da 5% a 4%);
- area della montagna: crescita limitata che non richiede correttivi.

Vale inoltre quanto segue.

Centri storici (Locarno e Ascona)

~~Unitamente alle Aree di trasformazione (v. sotto),~~ I centri storici sono le principali aree di sviluppo turistico, lavorativo dell'agglomerato. Lo sviluppo e residenziale si concentra sia in queste aree sia in quelle poste lungo i principali assi del trasporto pubblico in cui. Qui è prioritario mantenere l'attuale organizzazione dei contenuti e rispettare le qualità urbanistiche e architettoniche dei luoghi (anche attraverso la valutazione delle densità edificatorie), nonché monitorare e dove necessario limitare le residenze secondarie.

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

~~Nelle Aree di trasformazione di Locarno-Saleggi/Solduno, Losone-Saleggi/Ascona-aerodromo e Tenero Gordola piano, le vocazioni prevalenti sono le attività lavorative e residenziali intensive e semi-intensive, ma anche commerciali (nel rispetto dei disposti della scheda R8-GGT) e culturali.~~

2. Indirizzi

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

Aree edificabili intensive Quartieri residenziali intensivi e semi-intensivi

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

La strategia generale verte a:

- promuovere lo sviluppo centripeto secondo principi di qualità e sostenibilità nei luoghi strategici ben serviti dal TP, mobilitando in modo mirato le riserve disponibili;
- favorire l'insediamento di strutture pubbliche;
- promuovere la residenza primaria di qualità e contenere quella secondaria;
- ridisegnare il principale asse urbano dell'agglomerato (Riazzino - Ascona/Losone), in termini funzionali, di spazio pubblico e di insediamenti lungo tale asse.

Aree edificabili semi-intensive

La strategia generale è volta a:

- mantenere i limiti delle zone edificabili promuovendo l'uso delle riserve;
- promuovere lo sviluppo centripeto in modo mirato, attraverso progetti di riassetto urbanistico nei luoghi strategici ben serviti dal TP;
- riqualificare gli assi urbani secondari quale spazi urbani condivisi.

Aree edificabili estensive Quartieri residenziali estensivi

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

La strategia generale è volta a limitare la dispersione insediativa ed escludere l'ampliamento dei quartieri, valorizzando il ruolo dei nuclei tradizionali quali luoghi strategici.

Aree lavorative intensive

La strategia generale verte a favorire la crescita dei posti lavoro nel centro e nelle aree lavorative ben servite dal trasporto pubblico.

Comparti attorno alle stazioni e fermate TILO (Riazzino, Gordola, Tenero, Minusio, Locarno-Muralto)

La strategia generale verte a:

- incentivare l'uso delle riserve edificatorie per promuovere lo sviluppo centripeto;
- insediare strutture pubbliche; incrementare la qualità dell'edificato e degli spazi pubblici mediante progetti urbanistici.

Comparti per grandi generatori di traffico (GGT)

Oltre ai disposti della scheda R8 GGT, la strategia verte a privilegiare l'insediamento di nuovi commerci nell'area centrale di Locarno e ad attribuire al comparto GGT di Tenero

2. Indirizzi

Brere anche una destinazione di servizi (uffici).

Strutture pubbliche

Completare e potenziare le strutture pubbliche (istruzione, sport, cultura, ricerca e socialità) all'interno o a contatto con le aree verdi e aperte, sviluppando le loro relazioni con l'elemento acqua.

Residenze secondarie (v. anche scheda R6)

La residenza secondaria è disciplinata in tutto l'agglomerato in modo da rispondere ~~nel medio periodo~~ sia alle esigenze del turismo sia a quelle di un potenziamento dell'alloggio per i residenti. Nel quadro di una strategia intercomunale, si tiene conto sia delle specificità dei quartieri sia del diverso potenziale per la residenza primaria, considerando il grado di allacciamento al TP, l'attrattiva turistica, l'attuale numero di residenze secondarie e il loro grado di utilizzazione. Nelle zone centrali si favorisce la trasformazione in residenze primarie in considerazione delle nuove opportunità offerte da AlpTransit e in particolare dalla galleria di base del Ceneri.

Trasporti pubblici: reti e nodi

Rete ferroviaria TILO - Centovallina

La strategia generale verte a:

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

Rete dei trasporti pubblici su gomma

La strategia generale verte a:

- creare un "asse forte" su gomma tra Ascona, Locarno e Riazzino; le altre linee di TP su gomma hanno una funzione di raccolta e distribuzione capillare;
- sviluppare i servizi su gomma nel polo urbano dell'agglomerato;
- ottimizzare e potenziare i servizi sulle linee regionali, in particolare lungo gli assi principali di penetrazione, e al servizio delle zone periferiche.

Nodi e fermate del trasporto pubblico

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

Rete viaria e stazionamento

In generale, la strategia verte ad applicare la gerarchia stradale visualizzata nell'Allegato VI, che è parte integrante degli indirizzi di questa scheda. Lo scopo è garantire un buon funzionamento della rete e favorire la convivenza e la complementarità di TIM, TP e ML.

2. Indirizzi

Ciò attraverso la concentrazione del traffico di transito su determinati assi principali e la riqualifica, la messa in sicurezza e la moderazione delle strade (introduzione generalizzata del modello uni 50/30).

Più in particolare, valgono le seguenti strategie:

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

Mobilità lenta

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

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

3. Misure

Questo capitolo riprende quelle misure del PALoc3 che, in ragione della loro rilevante incidenza territoriale, richiedono un consolidamento nel PD (v. sotto, parte su sfondo grigio). Esso contiene pure le misure maturate nelle pianificazioni regionali precedenti (PALoc, PTLV e CO-TALoc) e già consolidate nel PD.

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

Provvedimenti del PD	Schede del PD
Linee di forza del paesaggio	Scheda P1
Corridoi ecologici	Scheda P4
Parchi naturali: Parco nazionale del Locarnese; Parco di Arcegnio; Parco del Piano di Magadino	Scheda P5
Passeggiate e sentieri a lago; aree di svago a lago	Scheda P7
Valorizzazione dei nuclei, degli insediamenti tradizionali e dei loro spazi pubblici	Schede P10 e R10
Poli di sviluppo economico: Losone-Saleggi	Scheda R7
Grandi generatori di traffico: Centro del polo urbano di Locarno	Scheda R8
Aree di svago di prossimità: aree principali di Arcegnio e delle Terre di Pedemonte-Delta della Maggia	Scheda R9
Collegamento A2-A13	Scheda R11
Piano cantonale dei trasporti	Scheda M1
AlpTransit e progetti federali d'infrastruttura ferroviaria	Scheda M6
Sistema TILO e relative fermate	Scheda M7
Percorso ciclabile nazionale San Gottardo - Chiasso (diramazione Bellinzona-Ascona) Percorso ciclabile cantonale Bellinzona-Cavigno Percorso ciclabile regionale del Piano di Magadino	Scheda M10

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

3. Misure

3.1 Natura e paesaggio

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p><u>Aree di svago di prossimità:</u></p> <p><u>Parchi urbani e svago di prossimità</u></p> <p>Valorizzazione dei parchi e delle aree di svago di prossimità dell'agglomerato. Di principio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tutelare e valorizzare i contenuti naturalistici, agricoli, culturali e paesaggistici; - migliorare l'accessibilità con i TP e la ML e garantire un'adeguata gestione dei posteggi; - rafforzare le relazioni con il lago. 		Misure correlate agli indirizzi e alle misure delle schede P5 Parchi naturali, P7 Laghi e rive lacustri, R9 Svago di prossimità, M10 Mobilità lenta e V12 Infrastrutture per lo svago e il turismo.
- Delta della Maggia	<p>PALoc2</p> <p>(P11)</p> <p>PALoc3</p> <p>(P4.1)</p>	Misura definita dal COTALoc, aggiornata dal PALoc2 e ripresa dal PALoc3; già contemplata dal PD – scheda R9 – e qui solo richiamata.
- Parco del Piano di Magadino	<p>PALoc2</p> <p>(P13)</p>	Misura già contemplata dal PD – schede R11, P5 e R9 – e qui solo richiamata.
- Isole di Brissago	<p>PALoc2</p> <p>(P14)</p> <p>PALoc3</p> <p>(P7)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTALoc, aggiornata dal PALoc2 e ripresa dal PALoc3.</p>
- Monte Verità	<p>PALoc2</p> <p>(P15)</p> <p>PALoc3</p> <p>(P5)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal , aggiornata dal PALoc2 e ripresa dal PALoc3.</p>
- Bosco di Maia - Arbigo	<p>PALoc2</p> <p>(P16)</p> <p>PALoc3</p> <p>(P6)</p>	Misura già contemplata dal PD – scheda R9 – e qui solo richiamata.
- Golene della Melezza e della Maggia	<p>PALoc2</p> <p>(P17)</p> <p>PALoc3</p> <p>(P4.2)</p>	Misura definita dal COTALoc, aggiornata dal PALoc2 e ripresa dal PALoc3; già contemplata dal PD – scheda R9 – e qui solo richiamata.
- Ponte Brolla	<p>PALoc2</p> <p>(P18)</p> <p>PALoc3</p> <p>(P4.3)</p>	Misura definita dal COTALoc, aggiornata dal PALoc2 e ripresa dal PALoc3; già contemplata dal PD – scheda R9 – e qui solo richiamata.

3. Misure

- Cardada	PALoc2 (P1.9)	Dato acquisito ✓ Misura definita dal COTALoc, e aggiornata dal PALoc2 e dal PALoc3.
- Rivapiana, in prossimità della nuova fermata T.L.O. di Minusio	PALoc2 (P1.10) PALoc3 (P2)	Misura già contemplata dal PD – schede P7 e R9 – e qui solo richiamata.
- Verbanella – Campo felice	PALoc2 (P1.11)	Misura già contemplata dal PD – schede P7 e R9 – e qui solo richiamata.
- Parco botanico del Gambarogno e stagno Paron	PALoc2 (P1.12) PALoc3 (P3)	Misura già contemplata dal PD – schede P4 e R9 – e qui solo richiamata.
- Riva lago Gambarogno (tratta Magadino-Vira)	PALoc3 (P8)	Misura già contemplata dal PD – schede P7 e R9 – e qui solo richiamata.
Valorizzazione paesaggistica: corsi d'acqua quali elementi strutturanti	PALoc3 (P9.1)	Informazione preliminare
Valorizzazione e fruibilità dello spazio fluviale del fiume Verzasca	PALoc3 (P9.2)	Dato acquisito

✓ = realizzato / in costruzione / ripreso nelle pianificazioni delle utilizzazioni

3.2 Insedimenti

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

Misura	Fonte	Situazione a PD
Verifica della contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve nelle aree centrali ben servite dal trasporto pubblico. Comuni di Ascona, Gordola, Locarno, Losone, Minusio e Tenero-Contra.	PALoc3 (IN9)	Dato acquisito Misura definita dal PALoc3 e correlata agli indirizzi e misure delle schede R1 Modello territoriale cantonale, R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili e R10 Qualità degli insediamenti.
Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane. Comuni di Brione s/Minusio, Brissago, Cugnasco-Gerra, Gambarogno, Gordola, Lavertezzo; Locarno, Orselina, Ronco s/Ascona e Terre di Pedemonte.	PALoc3 (IN10)	Dato acquisito Misura definita dal PALoc3 e correlata agli indirizzi e misure delle schede R1 Modello territoriale cantonale, R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili e R10 Qualità degli insediamenti
Riqualfiche urbanistiche nelle aree cen-		Misure correlate agli indirizzi e alle misure

3. Misure

trali:		delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R7 PSE, R8 GGT, R9 Svago di prossimità, R10 Qualità degli insediamenti e M10 Mobilità lenta.
<p>- Sviluppo centripeto e riqualifica tra Ascona e Losone</p> <p>Area di trasformazione di Ascona-Losone</p> <p>Riorganizzazione territoriale volta in particolare a:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ponte Maggia-Losone: rafforzare le attività ad alto valore aggiunto (alta tecnologia); — ex aerodromo di Ascona: riserva strategica dell'agglomerato; — Prati dei Vizi e della Noce-Losone-Ascona: inserimento di residenze di qualità e promozione dell'alloggio primario a prezzi accessibili. 	<p>PALoc2 (PI13)</p> <p>PALoc3 (IN2)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTALoc, aggiornata dal PALoc2 e dal PALoc3.</p>
<p>- Riqualifica urbanistica del quartiere Saleggi (ex quartiere Gas Macello) a Locarno</p> <p>Area di trasformazione di Locarno-Saleggi e Solduro</p> <p>Riorganizzazione territoriale volta in particolare a:</p> <ul style="list-style-type: none"> — definire la capacità di traffico e migliorare il TP, la rete ciclopedonale e quella viaria; — promuovere misure di riqualifica urbanistica; — Saleggi: approfondire i temi della qualità degli spazi pubblici, della densificazione e dell'alloggio primario a prezzi accessibili. 	<p>PALoc2 (PI14)</p> <p>PALoc3 (IN3)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTALoc, aggiornata dal PALoc2 e dal PALoc3.</p>
<p>- Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: Largo F. Zorzi a Locarno</p>	<p>PALoc3 (IN8)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p>- Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno</p>	<p>PALoc3 (IN12)</p>	<p>Informazione preliminare</p>
<p>- Riqualifica urbanistica dell'area centrale di Tenero</p>	<p>PALoc3 (IN13)</p>	<p>Informazione preliminare</p>
<p>- Riorganizzazione parcheggi e riqualifica spazi pubblici nei comuni centrali</p>	<p>PALoc3 (IN14)</p>	<p>Informazione preliminare</p>
<p>Comparti delle stazioni e fermate FFS/TILO:</p>		<p>Misure correlate agli indirizzi e misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R10 Qualità degli insediamenti e M7 TILO.</p>
<p>- Sviluppo centripeto e riqualifica urbanistica comparto stazione FFS Locarno-Muralto</p> <p>(V. anche misura TP CmP I.B del PALoc3.)</p>	<p>PALoc3 (IN1)</p>	<p>Dato acquisito</p>

3. Misure

<p>- Sviluppo centripeto in prossimità della fermata TILO di Gordola.</p> <p>Comparto della stazione di Gordola</p> <p>Misura volta in particolare a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - densificare in modo mirato (pieno sfruttamento dei parametri edilizi) il comparto della stazione; - affiancare una strategia di promozione dell'alloggio primario a prezzi accessibili; - creare luoghi d'aggregazione che contribuiscono alla qualità urbanistica e all'attrattiva del quartiere. 	<p>PALoc2 (PI 16)</p> <p>PALoc3 (IN5)</p>	<p>Misura già contemplata dal PD scheda M7 e qui solo richiamata.</p> <p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PALoc2 e aggiornata dal PALoc3.</p>
<p>- Sviluppo centripeto dell'area centrale di Minusio in prossimità della fermata TILO</p>	<p>PALoc3 (IN4)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p>- Comparto della stazione di Solduno</p> <p>Sviluppare un concetto urbanistico volto a valorizzare il comparto della stazione FART.</p>	<p>COTALoc</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTALoc, ripresa dal PALoc2.</p>
<p>- Comparto della stazione di S. Antonio</p> <p>Sviluppare un concetto urbanistico volto a valorizzare il comparto della stazione FART.</p>	<p>COTALoc</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTALoc, ripresa dal PALoc2.</p>
<p>Assi urbani – riqualifica dei fronti stradali:</p> <p>Misura volta a migliorare la valenza di spazio pubblico degli assi urbani agendo in particolare sui fronti stradali (altezze e allineamenti degli edifici, giardini, misure di compattazione qualitativa dell'edificazione, verifica delle destinazioni d'uso ecc.); v. anche Linea guida cantonale "Concezione dello spazio stradale all'interno delle località".</p> <p>(V. anche misure sugli Assi urbani al punto 3.4)</p>	<p>PALoc3</p>	<p>Misure definite dal PALoc3 e correlate agli indirizzi e misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R10 Qualità degli insediamenti e M10 Mobilità lenta.</p>
<p>- asse principale a Locarno (Via A.Franzoni)</p>	<p>(IN 6.1)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p>- asse principale a Losone (via Locarno)</p>	<p>(IN 6.2)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p>- asse principale ad Ascona (via Locarno)</p>	<p>(IN 6.3)</p>	<p>Risultato intermedio</p>
<p>- asse principale a Minusio (via San Gottardo)</p>	<p>(IN 6.4)</p>	<p>Informazione preliminare</p>

3. Misure

- asse principale a Tenero (via San Gottardo)	(IN 6.5)	Dato acquisito
- asse principale di Gordola (via San Gottardo)	(IN 6.6)	Informazione preliminare
- asse principale a Lavertezzo/Locarno (via Cantonale)	(IN 6.7)	Risultato intermedio
- asse secondario a Locarno (via S. Balestra)	(IN 7.1)	Risultato intermedio
- asse secondario a Minusio (via Verbano)	(IN 7.2)	Informazione preliminare
- assi secondari a Tenero (via Stazione, Via Saliciolo)	(IN 7.3)	Dato acquisito
Area di trasformazione di Tenero e Gordola piano Prevede in particolare le misure che seguono (CmP 2, PI 15 e PI 16):	PA Loc 2	Dato acquisito Misura definita dal COTALoc, aggiornata nell'ambito del PALoc e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, R7 PSE, R8 GGT, R9 Svago di prossimità, R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito e M10 Mobilità lenta.
Porta est - Tenero Riqualfica del comparto ex-cartiera quale porta d'entrata orientale dell'agglomerato. In particolare: - riassetto viario dello svincolo A13 (comparto Via Brere) e della rete di mobilità adiacente; - creazione di spazi pubblici di qualità; - precisazione dei contenuti commerciali e definizione di nuovi contenuti di interesse socio-economico locale e regionale.	PA Loc 2 (CmP 2)	Dato acquisito ✓ Misura definita dal COTALoc, aggiornata dal PALoc2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R8 GGT, R10 Qualità degli insediamenti, M7 TILO e M10 Mobilità lenta.
Polo di sviluppo economico di Riazino Misura volta in particolare a: - incentivare le attività economiche innovative e ad alto valore aggiunto, favorendo le sinergie fra attività presenti e nuove; - favorire una riqualfica urbanistica (anche lungo la strada principale) e ambientale dell'area.	PA Loc 2 (PI 15)	Misura già contemplata dal PD – schede R7 e R8 – e qui solo richiamata.
Comparto Ex-caserma – Losone: pianificazione di un'area strategica per contenuti pubblici Misura volta in particolare a riqualficare l'area militare dismessa, inserendovi nuovi contenuti pubblici di valenza regionale (per es. museo del territorio o porta d'accesso al futuro parco nazionale del Locarnese):	PA Loc 2 (PI 2) PA Loc 3 (PI 1)	Dato acquisito Misura definita dal COTALoc, aggiornata dal PALoc2, dal PALoc3 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede P5 Parchi naturali, R9 Svago di prossimità, V10 Poligoni di tiro regionali e V12 Infrastrutture per lo svago e il turismo.

3. Misure

Residenze secondarie Elaborazione di un concetto di gestione delle residenze secondarie, allo scopo di contenere il fenomeno a livello dell'agglomerato, considerando le specificità dei singoli quartieri.	PA Loc2 (P117) PA Loc 3 (N111)	Misura già contemplata dal PD – scheda R6 – e qui solo richiamata. Misura definita dal PA Loc 2, aggiornata dal PA Loc 3 e correlata agli indirizzi e misure delle schede R1 Modello territoriale cantonale, R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili e R10 Qualità degli insediamenti.
--	---	--

✓ = realizzato / in costruzione / ripreso nelle pianificazioni delle utilizzazioni

3.3 Trasporti pubblici: reti e nodi

Reti del trasporto pubblico

Misura	Fonte	Situazione a PD
Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno – Ascona – Losone Potenziamento della rete urbana su gomma Prolungamento linea 1 verso Losone e Gordola e nuovo tracciato; nuove linee 3 e 4 collina-città; nuova linea circolare 6 città-collina; nuova linea 7 Minusio-FFS-collina. Vedere anche Allegato V.	PA Loc2 (TP 1) PA Loc 3 (TP 4.1, TP5.1-5.2, TP7)	Misure che non necessitano un consolidamento nel PD. Vengono riportate allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.
Potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO In particolare: cadenzamento 30' Locarno-Lugano e 15' Locarno-Bellinzona.	PA Loc 2 (TP 2)	
Potenziamento dell'offerta di TP sulle linee regionali (ferrovia regionale delle Centovalli, linea bus 315 Locarno-Cavigno e linea bus 316 Locarno-Brissago). Vedere anche Allegato V.	PA Loc2 (TP 3) PA Loc 3 (TP 3.1-TP3.3)	
Potenziamento dell'offerta di TP interregionale (linea 311 Locarno-Bellinzona)	PA Loc3 (TP 3.4)	
Potenziamento dell'offerta TP su gomma verso il nodo di Riazzino Potenziamento della rete su gomma: prolungo nuova linea urbana 2 (ex 7) verso il nodo di Riazzino e attestamento linea 311 all'aeroporto cantonale di Locarno-Magadino Vedere anche Allegato V.	PA Loc 2 (TP 4) PA Loc 3 (TP 6.1)	

3. Misure

Nodi e fermate del trasporto pubblico

Vedere anche Allegato V.

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Nodo di Locarno-Muralto FFS</p> <p>Riqualifica del comparto della Riorganizzazione del nodo alla stazione FFS/FART di Locarno-Muralto quale terminale AlpTransit del Locarnese con il centro congressuale. Prevede fra l'altro la riorganizzazione del terminale bus e della ML e la realizzazione di un P&R.</p> <p>(V. anche misura JNJ del PALoc3.)</p>	<p>PALoc2</p> <p>(CmP1)</p> <p>PALoc3</p> <p>(TP CmP 1.B)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTLV e dal COTALoc, aggiornata nell'ambito del PALoc2, PALoc3 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR e M7 TILO.</p>
<p>Nuova fermata ferroviaria a Minusio</p> <p>Realizzazione di una nuova fermata e riorganizzazione dei TP su gomma attorno ad essa; concetto di densificazione qualitativa del comparto residenziale circostante.</p>	<p>PALoc2</p> <p>(CmP3)</p>	<p>Misura già contemplata dal PD – scheda M7 – e qui solo richiamata.</p>
<p>Imbarcadero di Magadino</p> <p>Creare i necessari posteggi e altre infrastrutture di interscambio.</p>	<p>PTLV</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTLV, ripresa dal PALoc e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR e M7 TILO.</p>
<p>Nodo di San Nazzaro</p> <p>Nuovo nodo alla fermata ferroviaria.</p>	<p>PALoc3</p>	<p>Misura definita dal PALoc3 e correlata agli indirizzi e alle misure della scheda M7 TILO.</p>
<p>- Prima fase: interscambio bus/battello/ML</p>	<p>(TP 9.1)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p>- Seconda fase: interscambio treno/bus/battello/ML</p>	<p>(TP 9.2)</p>	<p>Risultato intermedio</p>

3.4 Rete viaria e stazionamento

Vedere anche Allegato VI.

Rete viaria

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Circonvallazione di Brissago</p> <p>Intervento volto a liberare il nucleo di Brissago dai problemi dovuti all'importante traffico di transito.</p>	<p>PTLV</p>	<p>Informazione preliminare</p>
<p>Viabilità e circonvallazione a Solduno</p> <p>Verifica della fattibilità e opportunità di nuove soluzioni per la circonvallazione di Solduno. Il progetto deve pure ridefinire l'attuale tracciato della strada cantonale, a vantaggio della ricucitura del centro storico, della sicurezza degli spostamenti ciclopeditoni, della circolazione del bus e del riassetto del nodo della stazione FART.</p>	<p>PALoc2</p> <p>(Inf 18)</p>	<p>Informazione preliminare</p> <p>Misura definita dal PALoc e correlata agli indirizzi e alle misure della scheda M10 Mobilità lenta.</p> <p><i>(Vedi estratto carta di base n.2 a pag. 31)</i></p>
<p>Svincolo San Materno (Ascona-Losone)</p>	<p>PALoc</p>	<p>Risultato intermedio</p>

3. Misure

<p>Riorganizzazione completa dello svincolo della A13, con l'obiettivo di migliorare le condizioni di viabilità e di sicurezza da/per la rete viaria veloce. La misura prevede anche l'integrazione di nuovi percorsi ciclopedonali.</p>	(Inf 7)	<p>Misura definita dal PALoc e correlata agli indirizzi e alle misure della scheda M10 Mobilità lenta.</p> <p>(Vedi estratto carta di base n.2 a pag. 31)</p>
<p>Strada litoranea tra il Cantonaccio (Ascona) e l'Albergo Acapulco (Ronco s/Ascona)</p> <p>Sistemazione dell'attuale strada o nuova galleria per risolvere i problemi di instabilità geologica e sicurezza e per garantire il servizio alle proprietà private e nonché il collegamento ciclabile-pedonale tra Ascona e Porto-Ronco.</p>	<p>PALoc2 (Inf 17) PALoc3 (TIM 17)</p>	<p>Informazione preliminare</p> <p>Misura definita dal PTLV e adatta nell'ambito del PALoc2 e ripresa dal PALoc3.</p>
<p>Assi urbani - riqualifica multimodale:</p> <p>Misura volta a migliorare la valenza di spazio pubblico degli assi urbani agendo in particolare sul campo stradale allo scopo di garantire la sicurezza, la fluidità del traffico e l'attrattiva della strada per tutti gli utenti. v. anche linea guida cantonale "Concezione dello spazio stradale all'interno delle località".</p> <p>(V. anche misure sugli Assi urbani al punto 3.2)</p> <p>Riqualifica e messa in sicurezza assi stradali</p> <p>Misure volte in generale a conferire maggiore qualità allo spazio pubblico e ad aumentare la sicurezza e la fruibilità dello spazio stradale per pedoni e ciclisti.</p>		<p>Misure definite dal PALoc, aggregate dal PALoc3 e correlate agli indirizzi e alle misure delle schede R10 Qualità degli insediamenti e M10 Mobilità lenta.</p>
<p>- Ascona Borgo - Viale Papio</p>	<p>PALoc2 (Inf 6)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p>- Lungolago Muralto</p>	<p>PALoc2 (Inf 8)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p>- Via Luini a Locarno</p>	<p>PALoc2 (Inf 12)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p>- Strada cantonale - Riazzino</p>	<p>PALoc2 (Inf 15)</p>	<p>Informazione preliminare Dato acquisito</p>
<p>- asse secondario Via Varesi a Locarno</p>	<p>PALoc2 (Inf 11) PALoc3 (TIM 11.1)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p>- asse principale Via San Gottardo a Gordola</p>	<p>PALoc3 (TIM 11.2)</p>	<p>Risultato intermedio</p>
<p>- Via Simen a Minusio e Via G. G. Nessi a Muralto (da cimitero Muralto a innesto Via G. Motta)</p>	<p>PALoc2</p>	<p>Dato acquisito</p>

3. Misure

	(Inf 13) PALoc3 (TIM 13.1)	
- Via Simen a Minusio e Via G. G. Nessi a Muralto (da innesto Via G. Motta a curva Via Cà di Ferro)	PALoc2 (Inf 13) PALoc3 (TIM 13.2)	Risultato intermedio
- asse principale Via Franzoni a Locarno	PALoc3 (TIM 21.1.1)	Risultato intermedio
- asse secondario Via Balestra a Locarno	PALoc3 (TIM 21.1.2)	Informazione preliminare
- Largo Zorzi a Locarno	PALoc3 (TIM 21.1.3)	Informazione preliminare
- asse principale Via Locarno a Losone	PALoc3 (TIM 21.2)	Dato acquisito
- asse principale Via Locarno a Ascona	PALoc3 (TIM 21.3)	Informazione preliminare
- asse principale Via San Gottardo e Via Stazione a Tenero	PALoc3 (TIM 21.4)	Dato acquisito

Stazionamento

Misura	Fonte	Situazione a PD
Gestione dei posteggi pubblici nell'agglomerato Coordinamento regionale dell'offerta allo scopo di ridurre e riorganizzare l'offerta e rendere più attrattivo il TP. Sviluppare una strategia di regolamentazione e di gestione dello stazionamento di corta e di lunga durata nell'agglomerato per canalizzare e contenere l'incremento di traffico sugli assi di penetrazione a vantaggio di altri vettori. Riguarda i Comuni soggetti al Regolamento cantonale sui posteggi secondo art. 51-62 RL st.	PALoc2 (Inf 16) PALoc3 (TIM 25)	Dato acquisito Misura definita dal PTLV e aggiornata nell'ambito del PALoc2 e ripresa dal PALoc3.
Posteggio d'attestamento Locarno (Centro-Castello)	PTLV	✓

3. Misure

3.5 Mobilità lenta

Vedere anche Allegato VII.

Misura	Fonte	Situazione a PD
Asse di collegamento e di transizione a lago (fase A e B)		Dato acquisito Misura definita dal PALoc2, aggiornata dal PALoc3 e correlata agli indirizzi e alle misure della scheda M10 Mobilità lenta e P7 Laghi e rive lacustri
- diversi interventi di messa in sicurezza e riqualifica tra la Verbanella (Minusio) e Via al Lido/Via G. Respini a (Locarno)	PALoc2 (TL 1 e3)	Misura già contemplata dal PD – schede P7 e M10 – e qui solo richiamata.
- nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	PALoc2 (TL 3.1) PALoc3 (ML3.1)	Misura già contemplata dal PD – scheda M10 – e qui solo richiamata.
- nuovo collegamento pedonale a lago a Minusio, Tenero	PALoc2 (TL 3.2) PALoc3 (ML3.2)	Misura già contemplata dal PD – scheda P7 – e qui solo richiamata.
Completamento e messa in sicurezza rete ciclopedonale: Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato (fase A, B e C)		Misura definita dal PALoc2, aggiornata dal PALoc3 e correlata agli indirizzi e alle misure della scheda M10 Mobilità lenta
- completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato (fase A)	PALoc2 (TL 2, 4 e5)	Misura già contemplata dal PD – scheda M10 – e qui solo richiamata.
- nuovo collegamento verso il Gambarogno (Magadino – Gordola) con nuova passerella sul fiume Ticino	PALoc2 (TL5.1) PALoc3 (ML5.1)	Misura già contemplata dal PD – schede P7 e M10 – e qui solo richiamata. Il collegamento è codificato nella pianificazione delle utilizzazioni: PUC del Parco del Piano di Magadino.
- nuovo collegamento tra la sponda destra e la sponda sinistra del Piano di Magadino (tra Cugnasco-Gerra e Alla Monda a Contone) con una nuova passerella sul fiume Ticino	PALoc2 (TL5.2) PALoc3 (ML5.2)	Misura già contemplata dal PD – schede P7 e M10 – e qui solo richiamata. Il collegamento è codificato nella pianificazione delle utilizzazioni: PUC del Parco del Piano di Magadino.

3. Misure

<p>Promozione della mobilità combinata TP su gomma/mobilità lenta: Bike & Ride (B+R) presso le principali fermate TP e attrattori: realizzazione di infrastrutture di parcheggio per cicli</p>	<p>PALoc3 (MI6)</p>	<p>Misura che non necessita un consolidamento nel PD. Viene riportata allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.</p>
<p>Nuovo ponte sulla Maggia per il TP Passerella ciclopedonale sulla Maggia tra Locarno e Ascona</p> <p>Infrastruttura affiancata all'esistente ponte della A13 e adibita unicamente al passaggio dei bus alla mobilità lenta</p> <p><i>(Inizialmente il nuovo ponte era previsto per il TP. Nel corso della progettazione si è optato per la trasformazione della pista ciclo-pedonale sul ponte della A13 in una corsia preferenziale bidirezionale per il TP tra Locarno e Ascona e la realizzazione del nuovo ponte per la ML)</i></p>	<p>PALoc2 (TP 1)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PALoc2.</p>

✓ = realizzato / in costruzione / ripreso nelle pianificazioni delle utilizzazioni

Allegato I

Perimetro del PALoc 3

Perimetro PALoc3



**Comuni (e sezioni comunali)
compresi nel perimetro del
PALoc3 - stato maggio 2018**

1 Gambarogno
1a Caviano
1b Sant'Abbondio
1c Gerra
1d San Nazzaro
1e Piazzogna
1f Indemini
1g Vira
1h Magadino
1i Contone

2 Locarno

3 Cugnasco Gerra
3a Cugnasco
3b Gerra

4 Lavertezzo

5 Gordola

6 Tenero-Contra

7 Mergoscia

8 Brione s/Minusio

9 Minusio

10 Muralto

11 Orselina

12 Ascona

**13 Ronco
s/Ascona**

14 Brissago

15 Centovalli
15a Palagnedra
15b Borgnone
15c Intragna

16 Losone

**17 Terre di
Pedemonte**
17a Cavigliano
17b Verscio
17c Tegna

**18 Avegno
Gordevio**
18a Avegno
18b Gordevio

19 Maggia
19a Aurigeno
19b Moghegno
19c Maggia
19d Lodano
19e Coglio
19f Giumaglio
19g Someo

20 Vogorno

21 Corippo

**22 Brione
(Verzasca)**

23 Frasco

24 Sonogno

25 Lavazzara
25a Brontallo
25b Menzonio
25c Broglio
25d Prato Sornico
25e Peccia
25f Fusio

26 Cevio

26a Cevio
26b Bignasco
26c Cavergho

27 Bosco Gurin

28 Cerentino

29 Linescio

30 Campo Vallemaggia

31 Onsernone

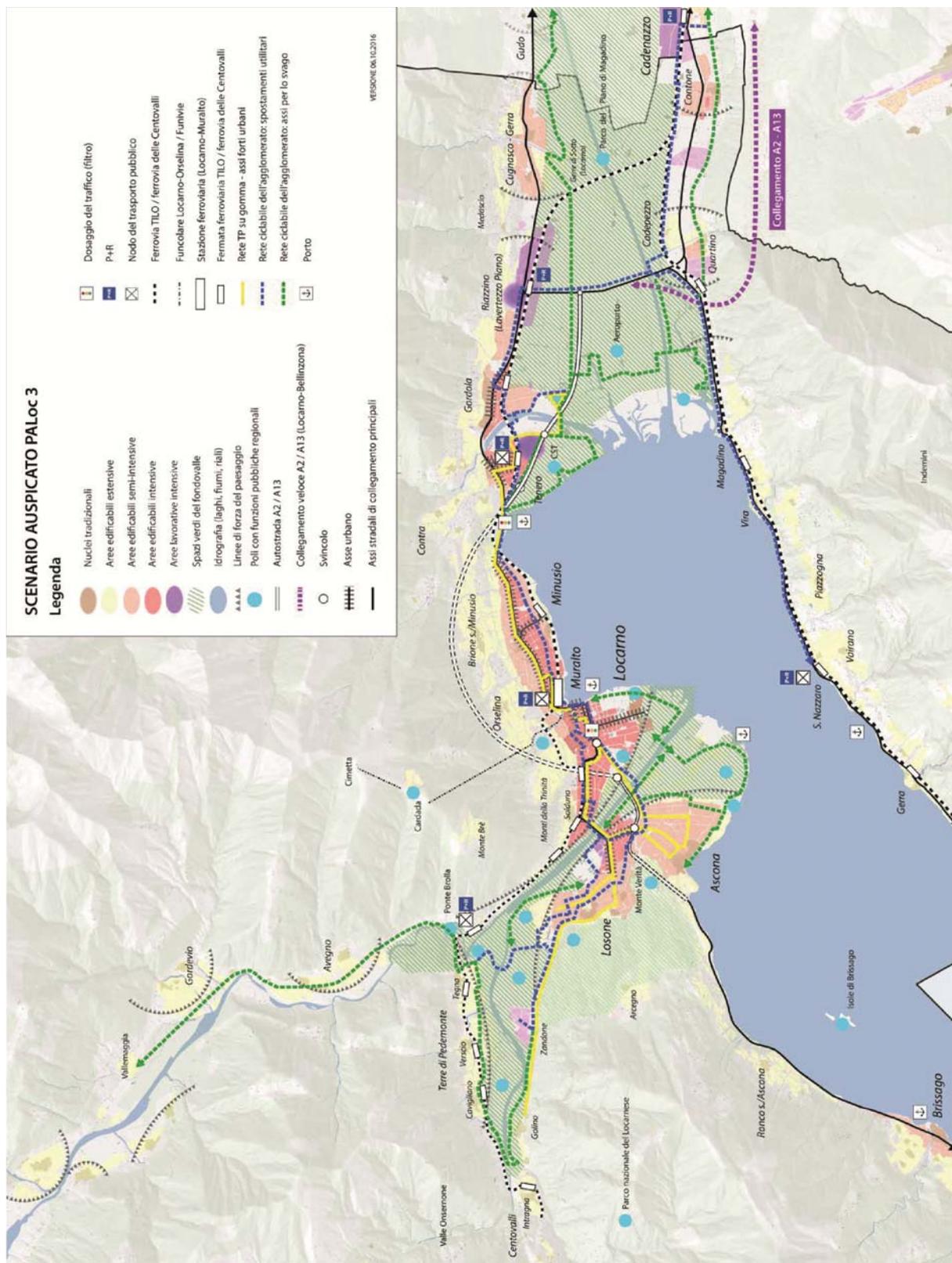
31a Auressio
31b Loco
31c Berzona
31d Mosogno
31e Russo
31f Gresso
31g Crana
31h Comologno
31i Vergeletto

* Comuni che possono beneficiare dei finanziamenti PA ai sensi dell'art. 19 dell'Ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale (OUMin). L'allegato 4 OUMin elenca per ogni agglomerato i Comuni che hanno diritto ai contributi basandosi sulla classificazione dell'Ufficio federale di statistica (definizione 2000).

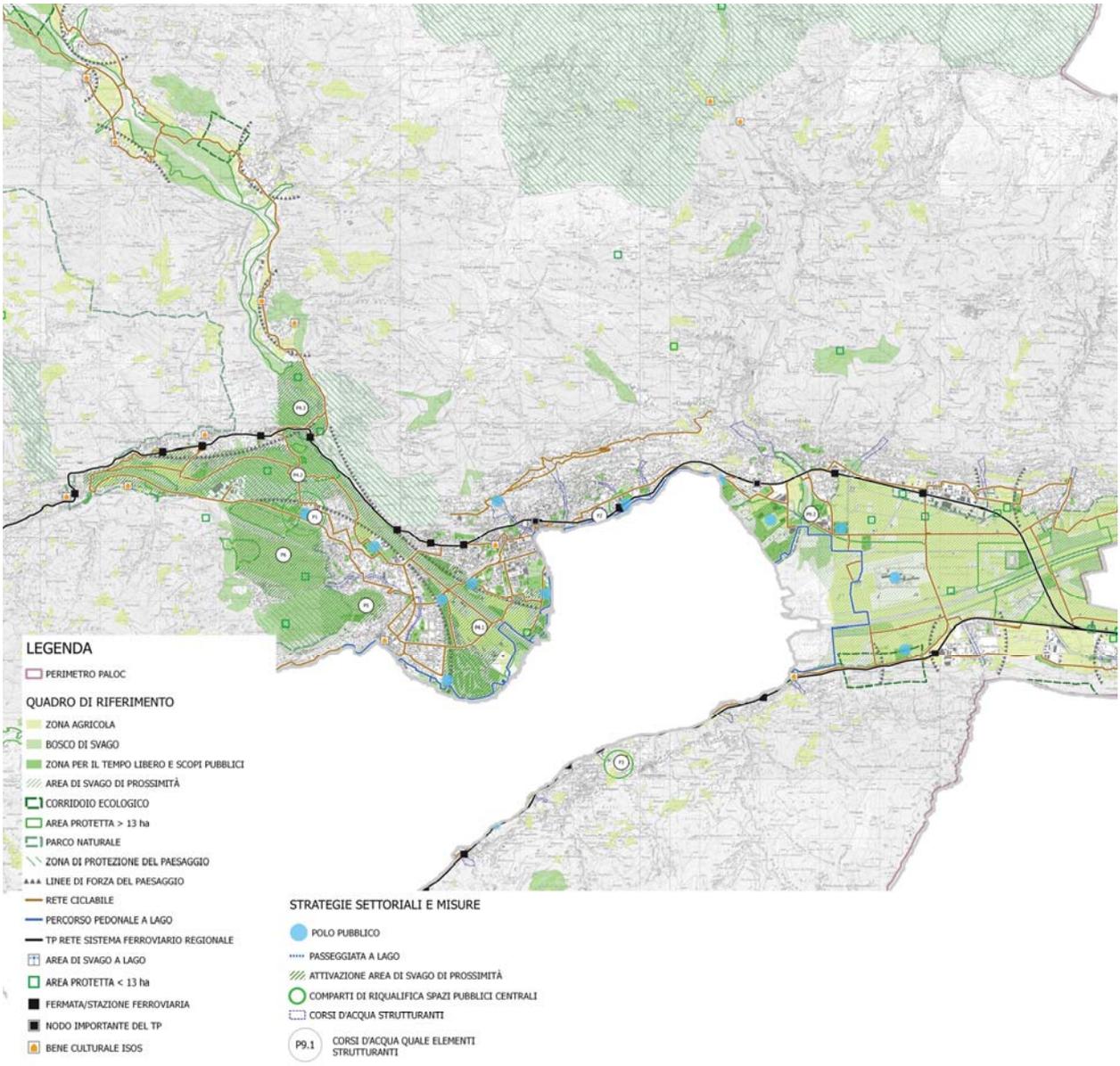
I Comuni di Gambarogno e Centovalli hanno acquisito il diritto ai contributi grazie all'aggregazione con un comune avente diritto ai contributi (vedi lettera ARE del 4.3.2015). Per i Programmi d'agglomerato di terza generazione fa stato la versione dell'Ordinanza e del suo allegato 4 in vigore prima della modifica entrata in vigore dal 1.1.2018.

Allegato II

Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale

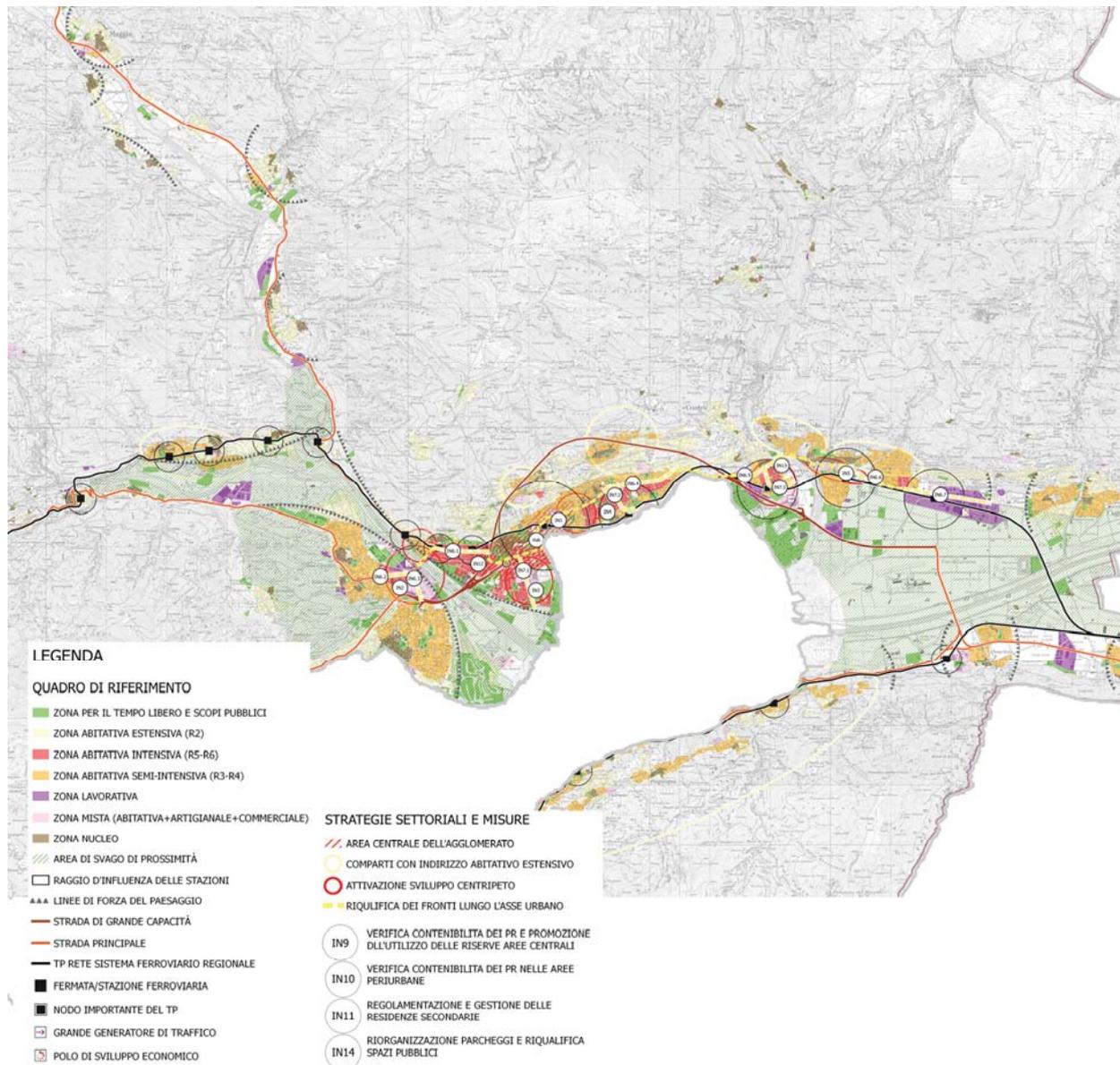


<p>Allegato III</p>	<p>Natura e Paesaggio: situazione esistente e proposte del PA all'orizzonte 2030</p>
----------------------------	--

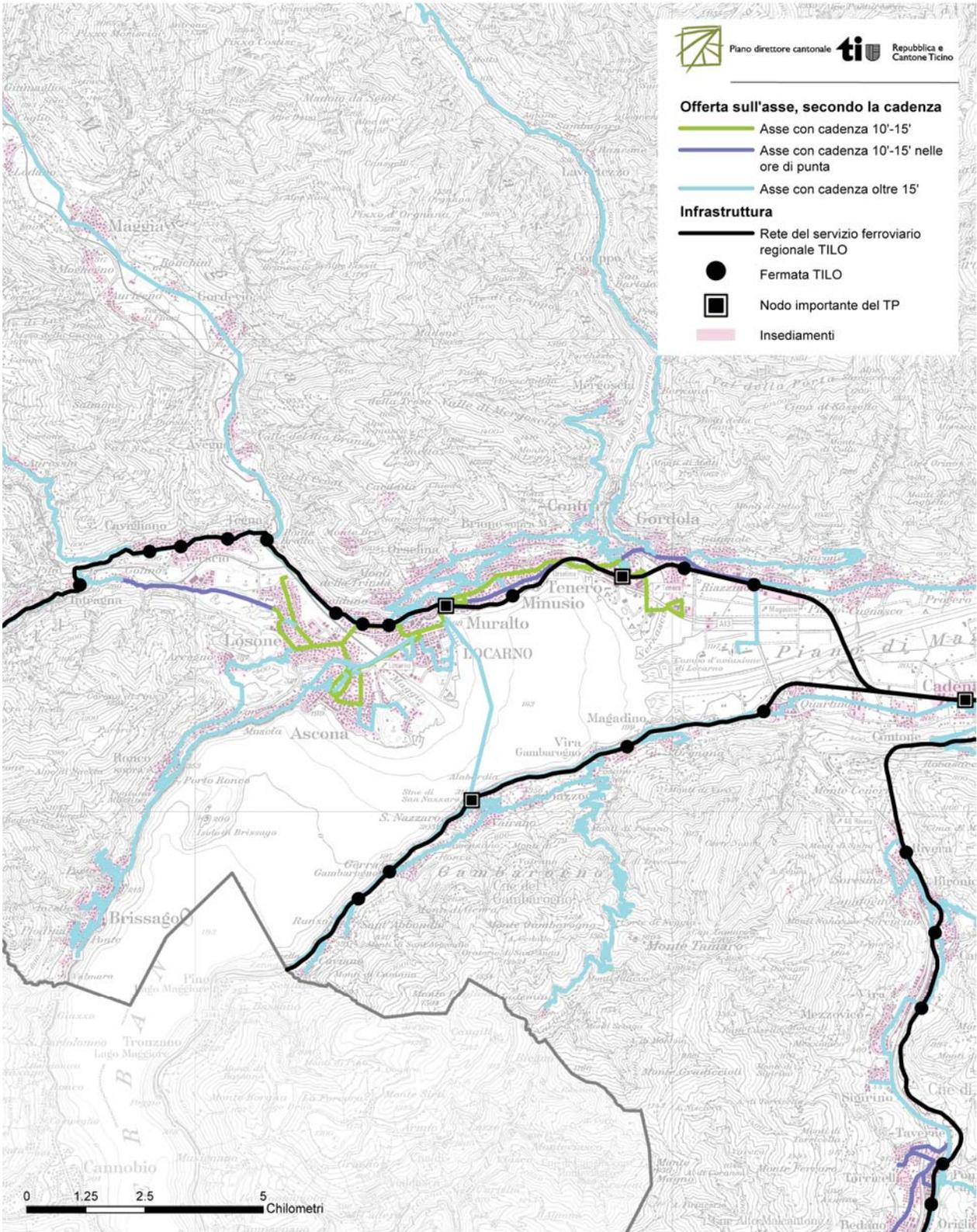


Allegato IV

Insedimenti: situazione esistente e proposte del PA all'orizzonte 2030

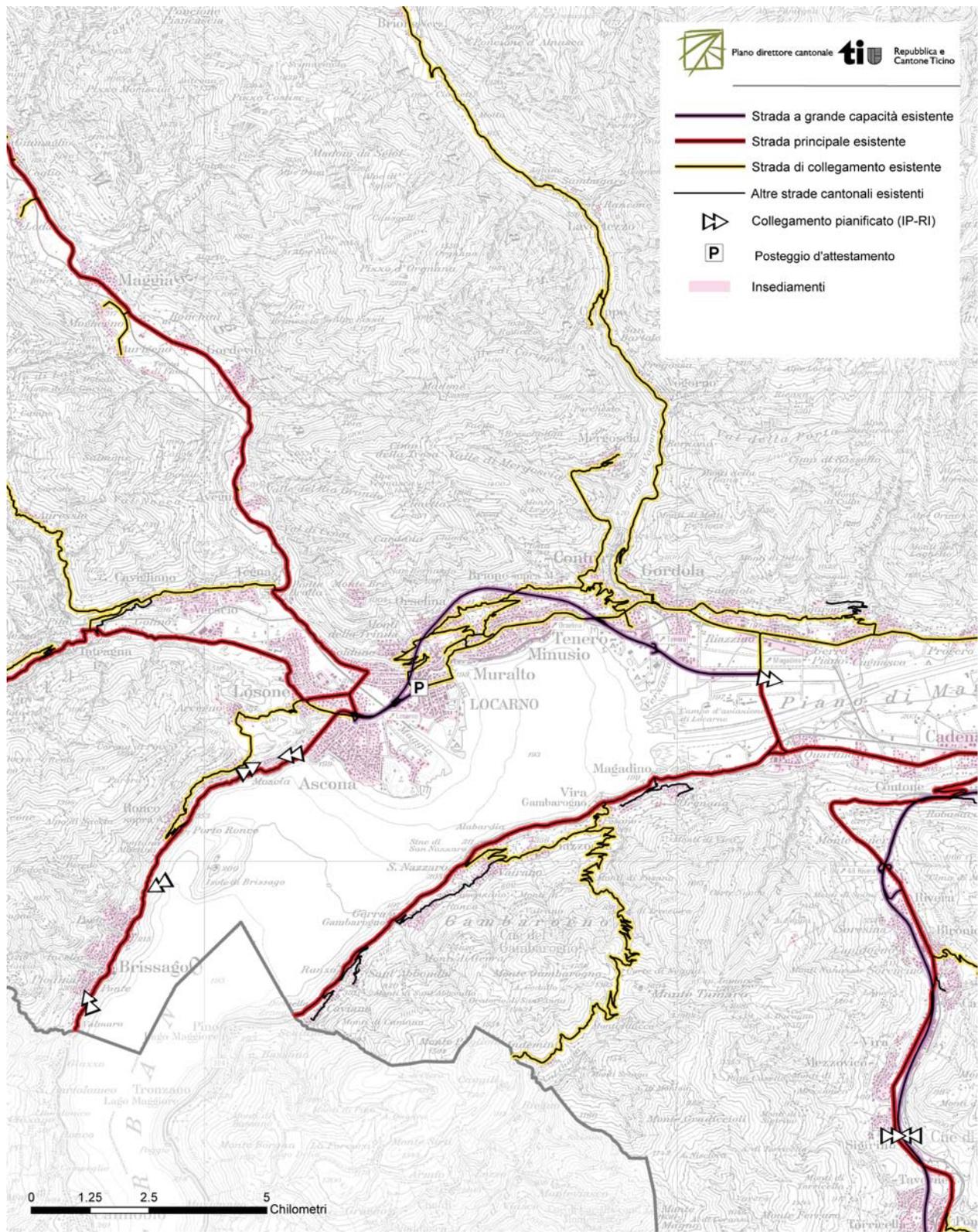


Allegato V Rete del trasporto pubblico all'orizzonte 2030

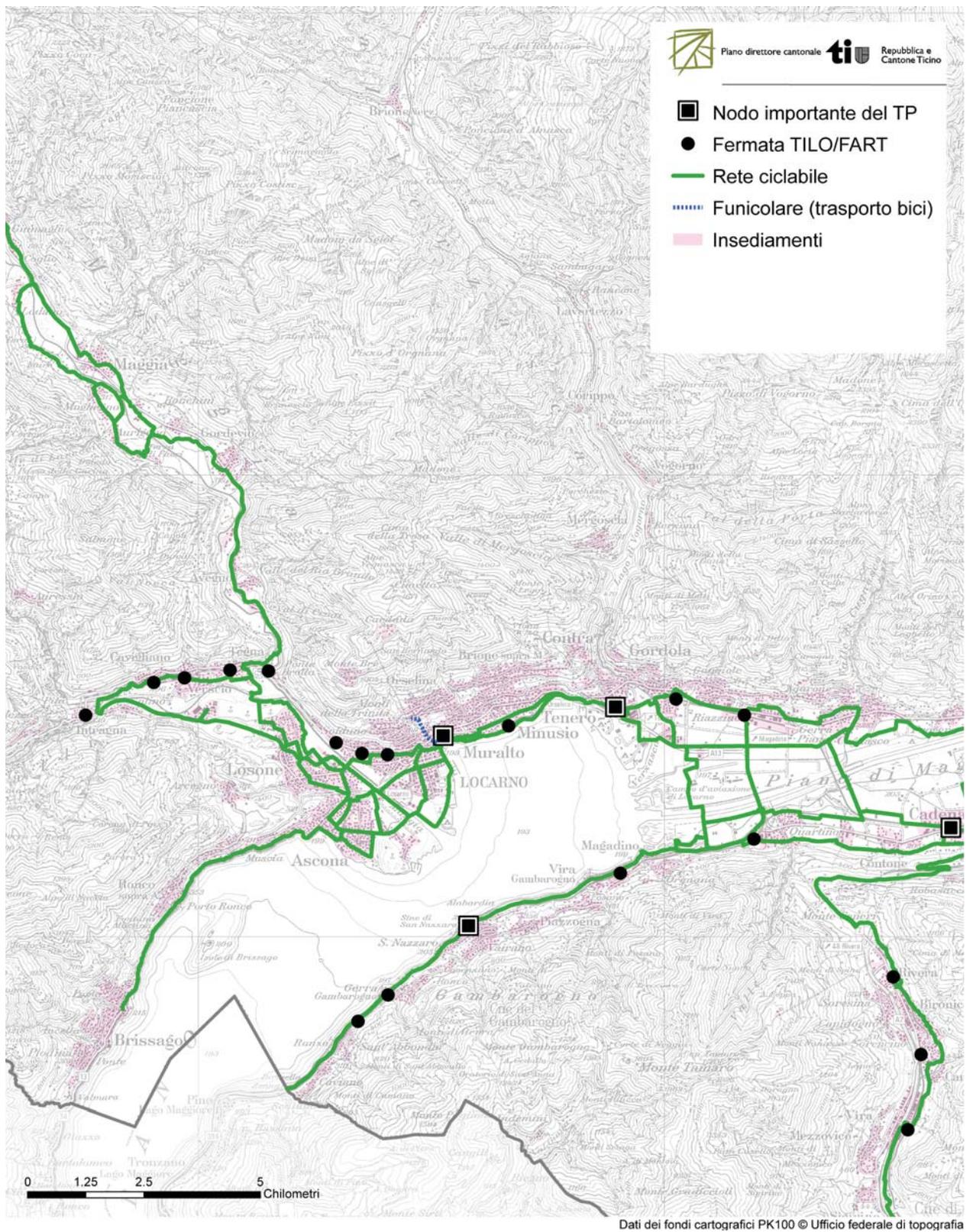


Allegato VI

Rete viaria e stationamento (strade cantonali e nazionali) all'orizzonte 2030



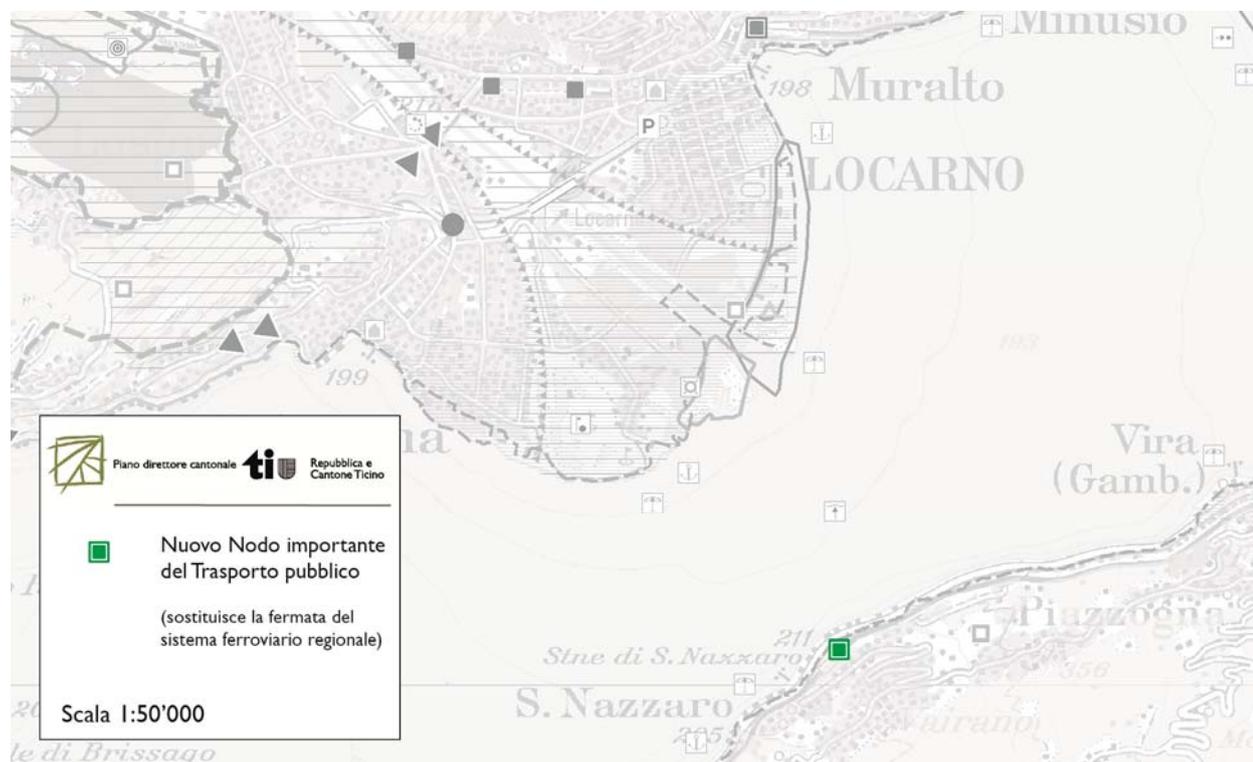
Allegato VII	Rete dei percorsi ciclabili (nazionali, cantonali e regionali) all'orizzonte 2030
--------------	---



Estratti della Carta di base 1:50'000 con le modifiche adottate dal Consiglio di Stato

Estratto I

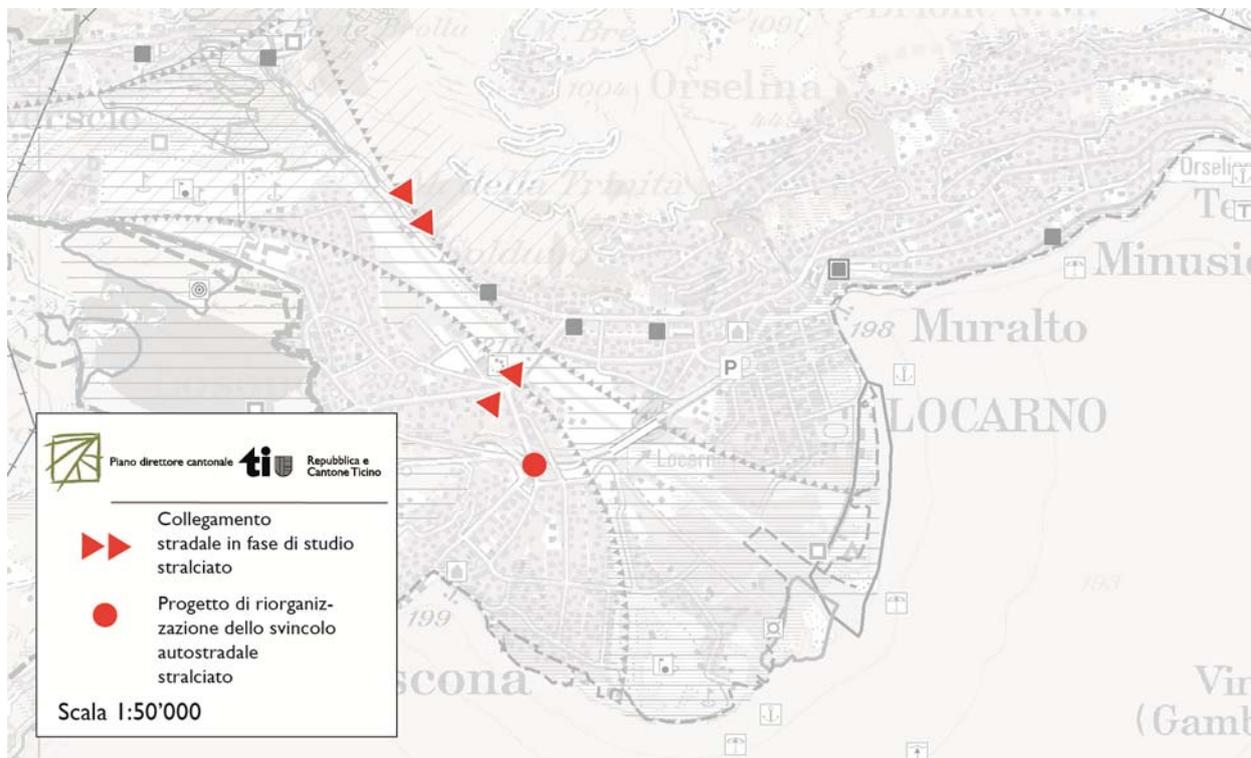
Nodo importante del Trasporto pubblico di San Nazzaro



La carta di base viene completata inserendo un nuovo Nodo importante del trasporto pubblico (che sostituisce la fermate del sistema ferroviario regionale già presente) come mostrato nell'estratto seguente. Al fine di facilitare la sua identificazione, il nodo è evidenziato con il color **verde** mentre il resto della Carta di base è raffigurato in bianco e nero. La Carta di base in vigore, come pure la legenda, sono visibili sul sito del Cantone al seguente indirizzo: www.ti.ch/pd → cartografia online.

Estratto II

Collegamento stradale a Solduno e Progetto di riorganizzazione dello svincolo San Materno



Il PALoc3 ha rivisto il progetto di riorganizzazione dello svincolo San Materno (Ascona-Losone) (misura Inf 7 del PALoc2) a favore di un intervento che migliori le condizioni di sicurezza della rete della mobilità lenta. A tale scopo è stata identificata la nuova misura "Verifica dell' idoneità dei passaggi pedonali svincolo San Materno – Ascona (misura ML7 del PALoc3) che non necessita un consolidamento nel PD. Pertanto la misura del PALoc2 viene stralciata dal PD.

La misura "viabilità e circolazione a Solduno (Inf 18 del Paloc2) è stata abbandonata poiché lo Studio preliminare del 31.7.2015 "Misure di migioria della viabilità tratta Solduno /Ponte Brolla" è giunto alla conclusione che il rapporto costi/benefici relativo a questo intervento è insufficiente. Il PALoc3 ha pertanto identificato una nuova misura in priorità A per la "Riorganizzazione della viabilità a Solduno" (TIM 18); questa misura non necessita un consolidamento nel PD.

Al fine di facilitarne l'identificazione, tali misure sono state evidenziate con il color rosso mentre il resto della Carta di base è raffigurato in bianco e nero