



Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia

PALoc 4



Programma di agglomerato del Locarnese (PALoc)

Quarta generazione

SCHEDE MISURE MOBILITÀ LENTA



Locarno, 20 ottobre 2020



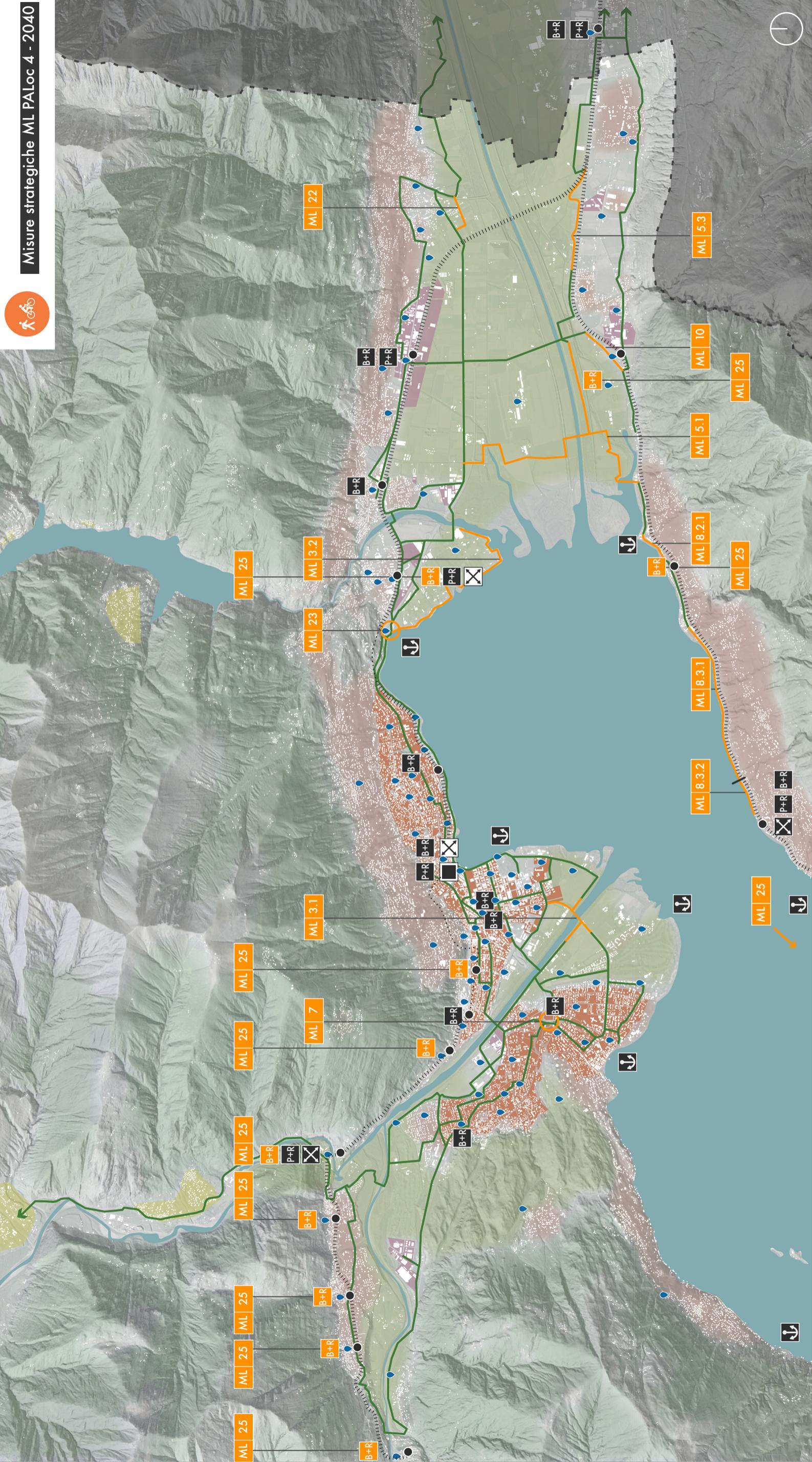
Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

Programma di agglomerato del Locarnese di 4a generazione - PALoc 4

LISTA MISURE MOBILITÀ LENTA - LISTA A + B

20 ottobre 2020

Codice PALoc 3	Codice PALoc 4	Codice ARE	Denominazione misura	Costi TOTALI (mio CHF, IVA esclusa)	Costi computabili (mio CHF, IVA esclusa)	Costi non computabili (mio CHF, IVA esclusa)	Priorità PALoc 3	Priorità PALoc 4	Ente responsabile	Enti finanziatori					Osservazioni
										CH in ambito PA	CH in altri ambiti	Cantone	Agglomerato	Comuni	
ML 3.1	ML 3.1	5113.3.011	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	5.560	5.560	-.-	B	B	Cantone	X	X	X	X		Nessun approfondimento necessario (PDEF disponibile, 2002)
ML 3.2	ML 3.2	-	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuovo collegamento pedonale Minusio Mappo - Tenero	4.185	4.185	-.-	C	B	Cantone	X	X	X	X		Misura già inserita nel PD. SFATT eseguito (2020). Priorità ai pedoni: ciclisti tollerati ma non è percorso ciclabile regionale.
ML 5.1	ML 5.1	5113.3.013	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: nuovo collegamento verso il Gambarogno (Magadino-Gordola, con nuova passerella sul fiume Ticino)	9.450	9.450	-.-	A, C	A	Cantone	X	X	X	X		Necessità di dimostrare la conformità con legislazione federale sulla protezione dell'ambiente (compatibilità con zone palustri e obiettivi di protezione riguardanti riserve d'importanza internazionale uccelli acquatici e migratori; UFAM; N. 119 Bolle di Magadino). Sopralluogo con UFAM avvenuto; possibile intesa individuata. In attesa presa di posizione definitiva da parte di UFAM
ML 5.3	ML 5.3	-	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Cadenazzo - Cadenazzo lungo la ferrovia	0.700	0.700	-.-	C	A	Cantone	X	X	X	X		L'attuale percorso della misura (PALoc 3) è in conflitto con una zona SAC. Un percorso alternativo prevede di passare ai margini della zona golenale e pertanto l'UFAM non consente la pavimentazione in duro (asfalto). La pavimentazione in asfalto viene concessa se il percorso è considerato d'interesse regionale (la misura già lo prevede). Nei costi figura l'importo per la pavimentazione in asfalto delle tratte in calcestre (ca. 1,1 km). Costi da confermare.
ML 7	ML 7	5113.3.018	Verifica idoneità passaggi pedonali svincolo San Materno - Ascona	1.514	1.514	-.-	B	A	Cantone	X	X	X	X		PMAX eseguito (18.06.2019). DT potrebbe realizzare l'opera prima del 2024, quindi in anticipo rispetto alla pianificazione PALoc4; tale valutazione è tuttora in corso.
ML 8.2	ML 8.2.1	-	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale Gambarogno: miglioramento ML pedonale; segmento Megadino - Vira	1.400	0.834	0.566	B, C	A	Gambarogno	X	X	X	X		SFATT a disposizione (17.04.2020).
ML 8.3	ML 8.3.1	-	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale Gambarogno: marciapiede ciclo-pedonale segmento Vira - Alabardia	4.800	4.800	-.-	C	A	Cantone	X	X	X	X		PMAX eseguito (29.11.2019).
ML 8.3	ML 8.3.2	-	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale Gambarogno: miglioramento ML pedonale; segmento Alabardia - San Nazzaro	1.850	1.850	-.-	C	A	Gambarogno	X	X	X	X		PMAX eseguito (29.11.2019).
ML 10	ML 10	-	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Gambarogno, marciapiede ciclo-pedonale Quartino	0.875	0.875	-.-	C	A	Cantone	X	X	X	X		Nessun approfondimento necessario (PMAX disponibile). Il DT sta valutando l'opportunità di anticipare l'attuazione della misura nell'ambito della sistemazione del nodo di Quartino-Pergola (gestione "a triangolo" attualmente in fase sperimentazione). In caso di esito positivo, la misura verrebbe stralciata dal PALoc 4, poiché anticipata.
ML 12.2	ML 12.2	5113.3.005	Completamento e potenziamento segnaletica percorsi ciclabili	0.280	-.-	0.280	B	A	Comuni dell'area centrale e suburbana (fondovalle): Locarno, Ascona, Losone, Muralto, Minusio, Tenero-Contrà, Gordola	X	X	X	X		Questa misura scaturisce dalla misura ML 12.1 del PALoc 3 (Carta della mobilità lenta del Locarnese, attualmente in fase di pubblicazione). A seguito della pubblicazione della Carta, può rivelarsi necessario completare e potenziare la segnaletica direzionale dei percorsi in alcuni punti della rete. I costi sono in fase di attualizzazione.
-	ML 22	-	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: nuova passerella sul riale Riarena tra le Gerre di Sotto e Cugnasco	0.700	0.700	-.-	-	A	Cantone	X	X	X	X		SFATT eseguito (29.11.2019). Conflitto con zona palustre. Necessità di spostare tracciato.
-	ML 23	-	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: separazione pedoni / ciclisti a Minusio Mappo	0.371	0.371	-.-	-	A	Minusio	X	X	X	X		SFATT eseguito (agosto 2020).
-	ML 24	-	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: adattamento sottopasso ferroviario Rabissale a Muralto	0.272	0.272	-.-	-	A	Muralto	X	X	X	X		SFATT eseguito (17.12.2019).
-	ML 25	-	Potenziamento offerta B+R	0.390	0.390	-.-	-	A	Locarno, Tenero-Contrà, Gambarogno, Terre di Pedemonte e Centovalli	X	X	X	X		Studio su intermodalità eseguito da DT (2020). Offerta B+R: per l'orizzonte 2030 è rilevata una carenza; necessità di potenziamento / nuovi stalli.
				22.602	21.756	0.846									
				9.745	9.745	0.000									



— Rete ciclabile esistente o in progettazione
— Misure PALoc 4
 TP rete sistema ferroviario regionale

● Stazione | fermata ferroviaria
 Nodo importante del TP
 Nodo intermodale
⬇ Porto

B+R Bike & Ride
P+R Park & Ride
● Bikesharing

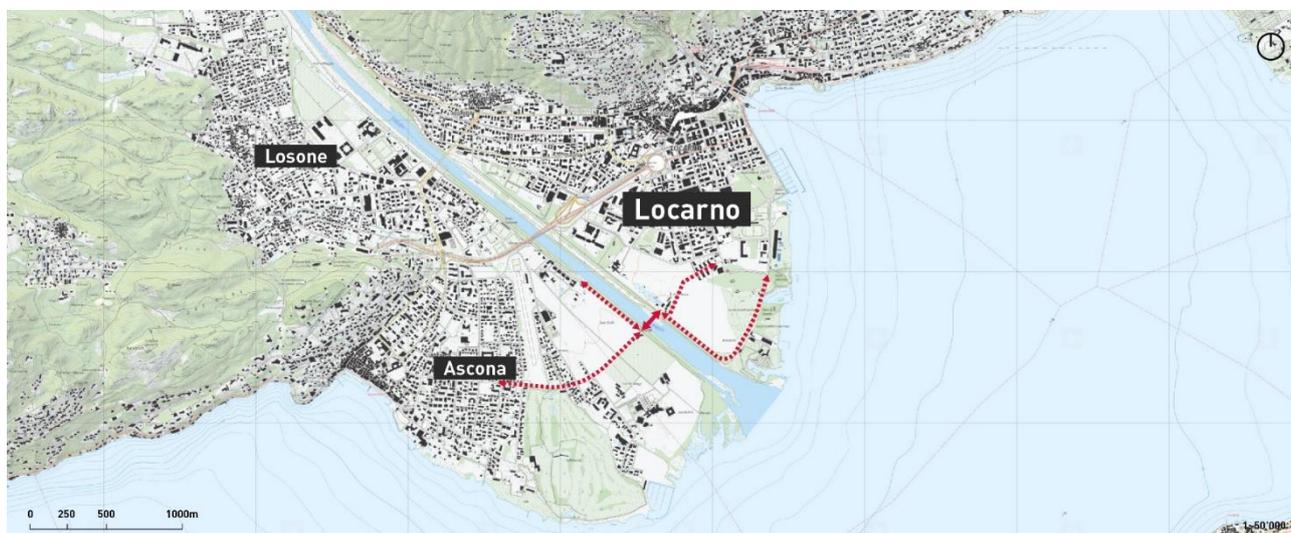
■ Centralità principale dell'agglomerato
■ Centralità secondarie
■ Centralità locale
■ Centralità | zona produttiva

■ Zona verde naturalistica
■ Zona boschiva
 Perimetro PALoc

	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi			Codice ARE: 5113.3.011	Codice PA: ML 3.1
	Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure					
Rapporto con PA 3	Ripresa ML 3.1 (PALoc 3)				
Ente responsabile	Cantone				
Altri Enti coinvolti	Comuni di Locarno e Ascona				
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2032				
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	B B				Comuni di: Locarno e Ascona
Stato della pianificazione	1	2	3		

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	5'560'000.-
Costi computabili	5'560'000.-
Costi non computabili	.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>La misura prevede la realizzazione di una passerella ciclopedonale di collegamento tra le due sponde del fiume Maggia, fra i quartieri Rusca/Saleggi di Locarno (Via G. Canevascini) e Ascona (Via Muraccio).</p> <p>L'opportunità di creare un terzo punto di attraversamento ciclopedonale del fiume Maggia tra Locarno e Ascona è in perfetta sintonia con lo scenario auspicato. La nuova passerella completa la raggiungibilità ed estende la permeabilità tra le due sponde del fiume in maniera ottimale.</p> <p>Nell'ambito del PALoc 2 la misura TP 1 prevedeva la realizzazione di un nuovo ponte parallelo all'attuale ponte A13 per il transito dei bus di linea tra Locarno e Ascona, mantenendo, come in passato, il transito di pedoni e ciclisti lungo l'attuale ponte. A seguito di approfondimenti tecnici avvenuti di pari passo con la concezione del PALoc 3, le Autorità cantonali hanno deciso di modificare il concetto iniziale di gestione della mobilità, proponendo una nuova passerella dedicata alla mobilità pedonale-ciclabile e mantenendo, invece, il transito dei bus di linea tra Locarno e Ascona lungo il manufatto A13 esistente.</p> <p>Questa situazione ha fatto sì che la nuova passerella dedicata, separata fisicamente dal ponte A13, valorizzi molto di più il percorso utilitario rispetto a quanto proposto inizialmente nel PALoc 2.</p> <p>A fronte di quanto sopra e in particolare degli investimenti rilevanti per la nuova importante infrastruttura si ritiene giustificato mantenere in lista B questa misura e verificare l'impatto che la nuova passerella pedonale e ciclabile tra la Morettina (Locarno) e l'Ex-Aerodromo (Ascona) avrà sulle condizioni di mobilità lenta tra le due sponde del fiume Maggia.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La misura migliora l'infrastruttura di mobilità lenta tra gli spazi verdi e di svago ai margini delle rive/corsi d'acqua, in particolare tra le due sponde del fiume Maggia (Ascona e Locarno) e promuove lo sviluppo di una rete di mobilità lenta non solo orientata allo svago ma anche e soprattutto agli spostamenti utilitari.</p> <p>La misura risponde in modo adeguato alle necessità di miglioramento (qualità, confort, sicurezza, estensione rete e permeabilità) degli spostamenti pedonali e ciclabili nel cuore dell'agglomerato, favorendo tragitti più brevi in un'area centrale e paesaggisticamente suggestiva, oltre che particolarmente attrattiva per gli spostamenti di mobilità lenta (pianura, paesaggio interessante).</p> <p>Tale misura va a completare e rafforzare il processo di estensione della permeabilità della rete pedonale e ciclabile, avviato con il PALoc 2 (asse di collegamento e di transizione a lago) e approfondito con il PALoc 3, in coerenza con la Strategia settoriale 1 "Paesaggio e mobilità lenta".</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura migliora sensibilmente la raggiungibilità e l'accessibilità tra Locarno e Ascona, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e capillare la durata, ma soprattutto l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta, migliorano sensibilmente. La nuova passerella induce più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico, migliorando al contempo la fruibilità e qualità degli spazi pubblici il concetto di asse di collegamento e di transizione a lago, sviluppato nel PALoc 2 e approfondito con il PALoc 3, viene confermato e portato avanti con il PALoc 4 con la presente misura, in un comparto centrale e molto importante per tutto l'agglomerato (collegamento delle due sponde del delta del fiume Maggia) 	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare (passerella pedonale e ciclabile) 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali grazie al miglioramento dei collegamenti ML 	sufficiente
Fattibilità	
PDEF a disposizione (2002).	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 "Agglomerato del Locarnese" e M10 "Mobilità lenta".</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.</p>	

 Asse di collegamento e di transizione a lago: nuovo collegamento pedonale Minusio Mappo - Tenero		Codice ARE: 5113.2.054	Codice PA: ML 3.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 3	Ripresa ML 3.2 (PALoc 3)		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni di Minusio e Tenero-Contra		
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2032		
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	B C	Comuni di: Minusio e Tenero-Contra	
Stato della pianificazione	1 2 3		

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	4'185'000.-
Costi computabili	4'185'000.-
Costi non computabili	.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi

Rappresentazione cartografica

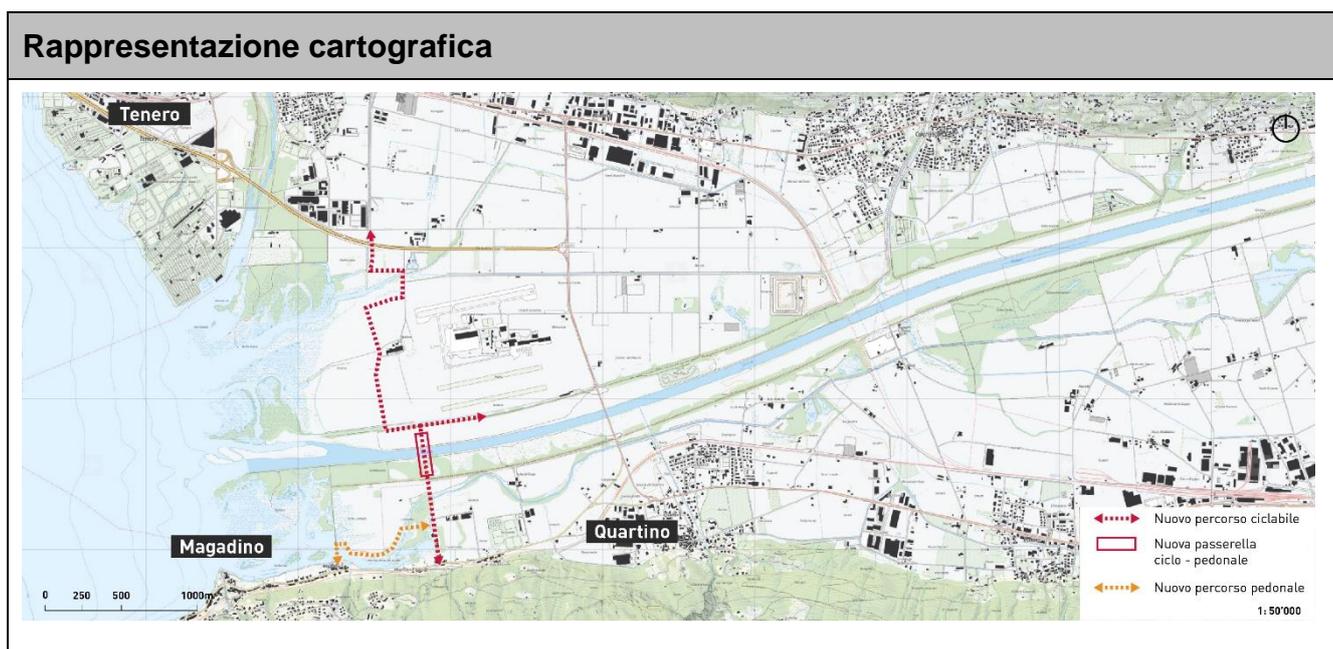


Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>La misura prevede un nuovo collegamento pedonale lungo la riva del lago tra Minusio-Mappo e Tenero zona campeggi - foce Verzasca, come previsto dal PD, quale continuità con la passeggiata esistente lungo la riva del lago tra Locarno e Minusio-Mappo.</p> <p>La misura, presentata nel PALoc 3 in lista C, è presentata nel PALoc 4 in lista B.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La misura migliora l'infrastruttura di mobilità lenta tra gli spazi verdi e di svago ai margini delle rive/corsi d'acqua, in particolare in zona foce del fiume Verzasca (Minusio - Tenero) e promuove lo sviluppo di una rete di mobilità pedonale. La misura permette inoltre di collegare tramite un percorso pedonale diretto, confortevole e attrattivo la zona dei campeggi di Tenero alla fermata del TP su gomma di Minusio-Mappo.</p> <p>Si tratta di un intervento importante per migliorare la fruibilità a lago ma anche per favorire gli spostamenti a piedi dei turisti residenti nei campeggi verso le fermate del TP (Minusio Mappo).</p> <p>La misura risponde in modo adeguato alle necessità di miglioramento (qualità, confort, sicurezza, estensione rete e permeabilità) degli spostamenti pedonali in una zona particolarmente pregiata dell'agglomerato, favorendo tragitti lenti e gradevoli in un'area centrale, turisticamente e paesaggisticamente suggestiva, oltre che attrattiva per gli spostamenti di mobilità lenta (pianura, paesaggio interessante). La misura favorisce pure l'intermodalità, privilegiando spostamenti con vettori di mobilità alternativi all'auto privata.</p> <p>Continuità paesaggistica e fruibilità regionale, il nuovo collegamento pedonale a lago permetterà di poter fruire lungo la totalità della riva lago da Locarno fino alla foce della Verzasca, porta d'entrata del piano di Magadino.</p> <p>Tale misura va a completare e rafforzare il processo di estensione della permeabilità della rete pedonale, avviato con il PALoc 2 (asse di collegamento e di transizione a lago) e approfondito con il PALoc 3, in particolare in coerenza con la Strategia settoriale 1 "Paesaggio e mobilità lenta"; essa contribuisce a sgravare la rete stradale dal traffico automobilistico, incentivando la mobilità lenta, in coerenza con la Strategia settoriale 2 "Sviluppo centripeto e trasporto pubblico".</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la qualità della rete del traffico lento (mobilità pedonale) in un'area attrattiva (riva lago) viene migliorata tramite un nuovo tratto di percorso pedonale il collegamento a lago permette di aumentare l'attrattività dei collegamenti pedonali tra Minusio-Mappo (fermata BIUS) e Tenero zona campeggi - foce Verzasca, grazie alla maggiore capillarità e connettività, privilegiando spostamenti con vettori di mobilità alternativi all'auto privata la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate alla mobilità pedonale, migliorando al contempo la fruibilità e qualità degli spazi pubblici il concetto di asse di collegamento e di transizione a lago, sviluppato nel PALoc 2 e approfondito nel PALoc 3, si concretizza nel PALoc 4 in un comparto attrattivo per tutto l'agglomerato 	esiguo

<ul style="list-style-type: none"> la misura completa e aumenta le superfici accessibili al lago per la mobilità pedonale, con un netto profitto per lo svago di prossimità per gli abitanti e i visitatori dell'agglomerato 	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura comporta un aumento della sicurezza per la mobilità pedonale tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura contribuisce marginalmente alla riduzione delle emissioni ambientali grazie al miglioramento dei collegamenti pedonali, tra campeggi e TP. Inoltre, migliora la fruibilità di spazi naturali e zone ricreative di prossimità. 	sufficiente
Fattibilità	
SFATT a disposizione: Studio di fattibilità per la misura PALoc 3 ML 3.2: Collegamento pedonale Minusio - Tenero. (10.04.2020)	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 "Agglomerato del Locarnese", P7 "Laghi e rive lacustri" e R9 "Svago di prossimità".</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.</p>	

 Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: nuovo collegamento verso il Gambarogno (Magadino - Gordola, con nuova passerella sul fiume Ticino)		Codice ARE: 5113.3.013	Codice PA: ML 5.1	
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure				
Rapporto con PA 3	Ripresa ML 5.1 (PALoc 3)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	Comuni di Gambarogno e Locarno			
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028			
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A A → C	Comuni di: Gambarogno e Locarno		
Stato della pianificazione	<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> </table>			1
1	2	3		

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	9'450'000.-
Costi computabili	9'450'000.-
Costi non computabili	.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



Descrizione della misura

Descrizione

La misura prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale tra il Gambarogno (Magadino) e la parte dell'agglomerato sulla sponda destra del Piano di Magadino (Gordola), transitando accanto a due aree sensibili molto diverse tra loro: le Bolle di Magadino da un lato, l'Aeroporto cantonale di Locarno dall'altro.

La misura permette di collegare il Gambarogno al polo dell'agglomerato in modo diverso rispetto alla situazione attuale (transito lungo il marciapiede pedonale-ciclabile unilaterale dell'asse viario principale, quest'ultimo attraversato da oltre 30'000 veicoli/giorno TGM), garantendo un piacevole e sicuro spostamento, a contatto con la natura. Si tratta di un percorso di collegamento e di attraversamento di un'area di svago di prossimità dell'agglomerato, con funzione sia utilitaria sia di svago.

Il tracciato è già consolidato nel PUC del Parco del Piano di Magadino.

La misura assume pure una valenza importante a livello di spostamenti utilitari, tra il Gambarogno e le zone produttive e scolastiche di Gordola e l'area suburbana e centrale dell'agglomerato del Locarnese.

La misura, presentata nel PALoc 3 in lista A, è stata declassata dalla Confederazione, nel suo rapporto d'esame, alla lista C a causa di un conflitto fra il tracciato del percorso e le componenti naturali protette. Nel PALoc 4 la misura è riproposta in lista A, tenuto debito conto delle osservazioni della Confederazione (cf. paragrafo "Fattibilità" in basso).

La misura può essere suddivisa in due interventi (cfr. cartina alla pagina precedente):

Il primo intervento consiste nella realizzazione di un nuovo percorso ciclabile-pedonale tra Magadino e Tenero, con la costruzione di una nuova passerella ciclabile-pedonale sul fiume Ticino. Questo nuovo percorso non è asfaltato (pavimentazione in sterrato/calcestre) ed è sprovvisto di illuminazione artificiale, evitando l'inquinamento luminoso. La nuova passerella, dai tratti semplici e modesti, garantisce un suo adeguato inserimento paesaggistico, salvaguardando biotopi e specie protette.

Il secondo intervento consiste nella realizzazione di un nuovo sentiero, riservato ai pedoni, lungo il vecchio alveo del Ticino. Questo sentiero (ca. 950 m lineari) permette di offrire ai pedoni un percorso molto attrattivo e di elevato valore paesaggistico, all'interno di aree boschive, lungo siepi e in zone aperte.

Il sentiero attraversa un settore meno sensibile per l'avifauna rispetto ad altre zone più a prossimità del lago.

Grazie alla realizzazione della misura ML 5.1 e della relativa misura fiancheggiatrice sarà possibile organizzare adeguatamente l'accessibilità e fruibilità delle Bolle di Magadino. Al contempo, la misura permette di estendere la rete a favore degli spostamenti utilitari con nuovo percorso ciclo-pedonale (Magadino-Tenero), rispettando le esigenze di un'area particolarmente sensibile. Inoltre, grazie alla misura fiancheggiatrice che consiste nella chiusura di alcuni accessi alle zone sensibili (cfr. sotto), si potrà ridurre la fruizione proprio in quei comparti naturali più delicati.

La creazione di questa misura è accompagnata da una importante misura fiancheggiatrice che consiste nella chiusura degli accessi ai comparti sensibili delle Bolle di Magadino (10 punti di accesso), come da figura seguente. L'utenza (pedoni) sarà pertanto indirizzata verso il nuovo percorso ciclo-pedonale Magadino-Tenero, verso il nuovo percorso pedonale lungo il vecchio alveo del Ticino e lungo i sentieri mantenuti (ad esempio lungo gli argini del Ticino, in direzione est).



Mapa con l'ubicazione della chiusura degli accessi ai comparti sensibili (chiusura prevista in 10 punti di accesso)
 (fonte: DT e Fondazione Bolle di Magadino, Gestione della fruizione pubblica della riserva naturale delle Bolle di Magadino, 08.06.2020)

Opportunità per l'agglomerato

La misura migliora l'infrastruttura di mobilità lenta tra gli spazi verdi e di svago ai margini delle rive/corsi d'acqua, e promuove lo sviluppo di una rete di mobilità ciclo-pedonale, non solo per lo svago ma anche e soprattutto per gli spostamenti utilitari, rafforzando i collegamenti pedonali e ciclabili tra il Gambarogno e il polo di Locarno.

La misura risponde in modo adeguato alle necessità di miglioramento (estensione rete e permeabilità, sicurezza, qualità e confort) degli spostamenti pedonali e ciclabili in una zona particolarmente pregiata dell'agglomerato, favorendo tragitti gradevoli in un'area paesaggisticamente suggestiva, oltre che attrattiva per gli spostamenti di mobilità lenta (pianura, paesaggio interessante).

Tale misura va a completare e rafforzare il processo di estensione della permeabilità della rete ciclabile e pedonale, avviato con il PALoc 2 (asse di collegamento e di transizione a lago) e approfondito con il PALoc 3, in particolare in coerenza con la Strategia settoriale 1 "Paesaggio e mobilità lenta"; essa contribuisce inoltre a sgravare la rete stradale dal traffico automobilistico, incentivando la mobilità lenta, in coerenza con la Strategia settoriale 2 "Sviluppo centripeto e trasporto pubblico".

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

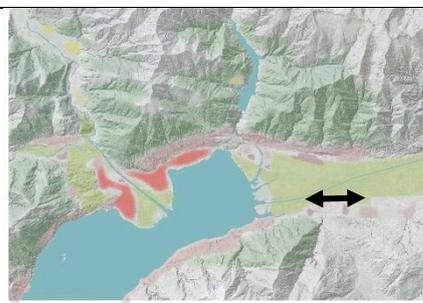
Effetto:

- la misura permette di aumentare l'attrattività degli spostamenti pedonali e ciclabili, sia pendolari (spostamenti utilitari) sia per il tempo libero (spostamenti di svago); si tratta del completamento di un "tassello mancante" che migliora il collegamento tra la sponda destra e sinistra del fiume Ticino, unendo le due fasce del Piano di Magadino, allacciando il Gambarogno alla sponda destra del Lago e di conseguenza al polo dell'agglomerato
- la presente misura migliora la sicurezza lungo il percorso e si completa/estende l'attuale rete di mobilità lenta, con un elevato potenziale di utenza
- la misura migliora l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta; la nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale

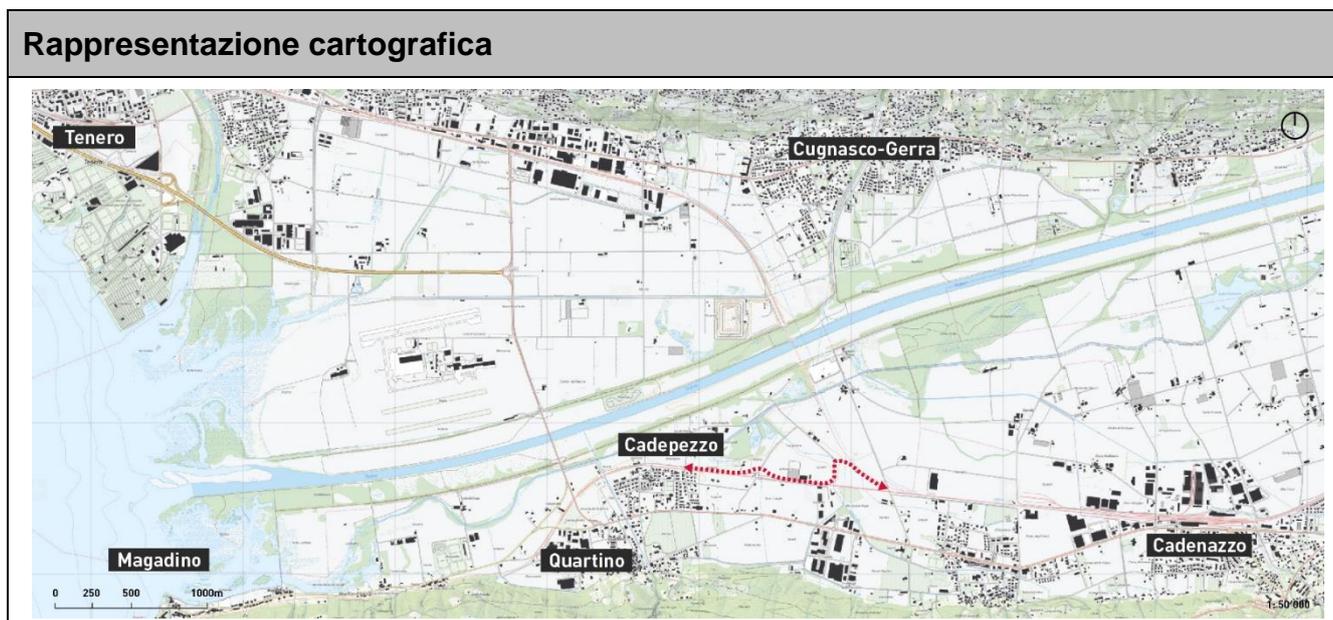
significativo

<ul style="list-style-type: none"> la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> il concetto di asse di collegamento e di transizione a lago, sviluppato nel PALoc 2 e approfondito nel PALoc 3, si concretizza nel PALoc 4 in un comparto attrattivo per tutto l'agglomerato la misura completa e aumenta le superfici accessibili al lago per la mobilità pedonale e ciclabile, con un netto profitto per lo svago di prossimità per gli abitanti e i visitatori dell'agglomerato 	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la sistemazione di un percorso dedicato, separato dal traffico veicolare; da rilevare che a oggi l'unico percorso percorribile a piedi e in bicicletta si trova lungo il marciapiede ciclabile-pedonale adiacente all'asse viario principale dove transitano quotidianamente oltre 30'000 veicoli (TGM) 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali grazie al miglioramento dei collegamenti ML 	sufficiente
Fattibilità	
<p>La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.</p> <p>L'esame della misura ML 5.1 del PALoc 3 da parte della Confederazione (cf. Rapporto d'esame PALoc 3, 14.09.2018, p. 24) ha evidenziato un conflitto con la legislazione vigente in materia di protezione dell'ambiente. La misura è risultata non conforme con il diritto federale in quanto incompatibile con le zone palustri (N. 260 Piano di Magadino) e con gli obiettivi di protezione riguardanti riserve d'importanza internazionale e nazionale d'uccelli acquatici e migratori (ORUAM, N. 119 Bolle di Magadino).</p> <p>Il progetto è stato di conseguenza rielaborato e adattato tenendo conto delle osservazioni della Confederazione. Nell'autunno 2019 è avvenuto un sopralluogo con l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), durante il quale è stato possibile intravedere una possibile intesa a livello progettuale.</p> <p>Lo studio di approfondimento è stato trasmesso all'UFAM, da cui si una presa di una posizione. La scheda verrà confermata, adeguata o stralciata in funzione del parere definitivo dell'UFAM.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 "Agglomerato del Locarnese" e M10 "Mobilità lenta".</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.</p>	

	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Cadepezzo - Cadenazzo lungo la ferrovia	Codice ARE:	Codice PA:
		-	ML 5.3

Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure		
Rapporto con PA 3	Ripresa ML 5.3 (PALoc 3)	
Ente responsabile	Cantone	
Altri Enti coinvolti	Comuni di Gambarogno	
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028	
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A C	Comune di Gambarogno
Stato della pianificazione	1 2 3	

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	700'000.-
Costi computabili	700'000.-
Costi non computabili	.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



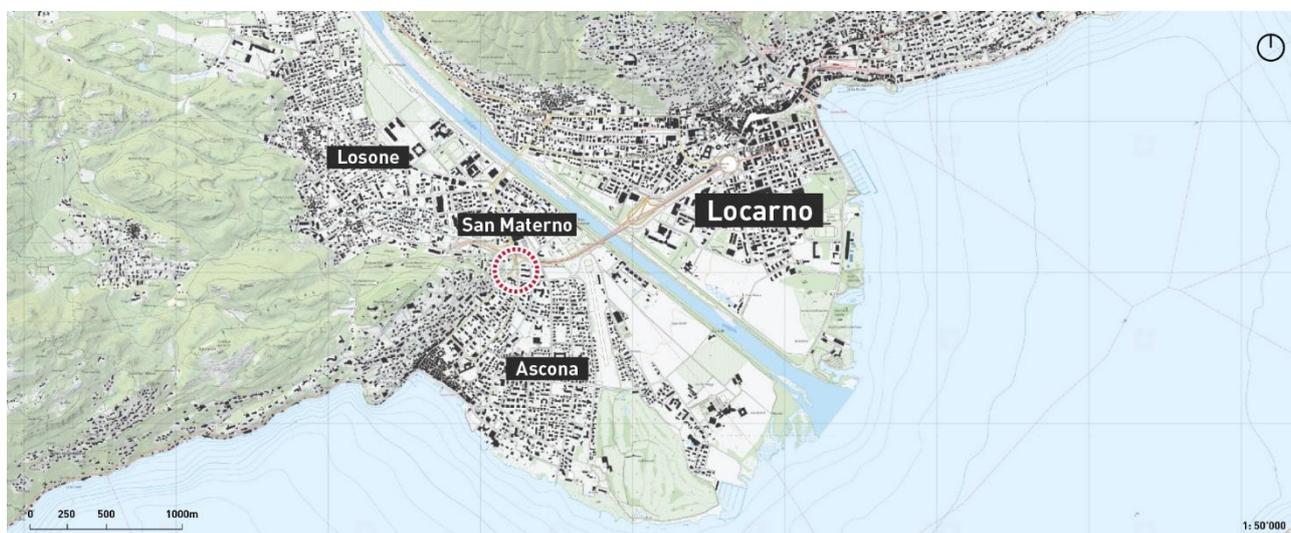
Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>La misura prevede il completamento del percorso ciclopedonale regionale per spostamenti diretti e utilitari, tra Cadepezzo-Quartino (Comune di Gambarogno) e Cadenazzo lungo il tracciato della ferrovia FFS. La misura è legata al raddoppio del binario FFS tra Cadenazzo e Contone-Cadepezzo.</p> <p>Questo tracciato, che si sviluppa lungo la ferrovia, permette di spostarsi rapidamente ed appare pertanto particolarmente attrattivo e funzionale per gli spostamenti utilitari. Inoltre, questo percorso si congiunge direttamente al percorso lungo i binari Cadenazzo FFS - Giubiasco - Bellinzona, nel vicino agglomerato del Bellinzonese (PAB). Con questa misura la continuità delle relazioni per gli spostamenti utilitari tra i due agglomerati è quindi migliorata. La rete ciclabile sul Piano di Magadino viene estesa e questo nuovo percorso va a completare quella già esistente, orientata allo svago.</p> <p>Rispetto al tracciato originale (PALoc 2, poi ripreso nel PALoc 3), la misura prevede un percorso a Nord dei binari FFS tra il prospettato nuovo sottopasso FFS in zona La Monda e la frazione di Cadepezzo, sfruttando strade agricole già esistenti, in parte asfaltate, in parte sterrate/in calcestre. Onde garantire la funzione utilitaria e regionale di tale percorso, occorre prevedere la sistemazione in asfalto dei segmenti oggi sterrati/in calcestre, per una lunghezza complessiva di (ca. 1,1 km).</p> <p>Questo cambiamento di percorso è risultato necessario a fronte della valutazione da parte dei servizi cantonali della proposta come ritenuta in PALoc 3, la cui fattibilità è apparsa sin da subito difficoltosa, se non compromessa, a seguito della presenza di una zona SAC, con relativa necessità di compenso reale di ca. 1'200 m2. Rispetto al percorso originale come pianificato in PALoc 3, il nuovo percorso non incide negativamente sulla linearità del tracciato, sebbene la sua posizione a Nord dei binari FFS potrebbe essere meno attrattiva per le relazioni da/per la zona artigianale Luserte.</p> <p>La misura, proposta nel PALoc 3 in lista C, è portata nel PALoc 4 in lista A.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La misura risponde in modo adeguato alle necessità di miglioramento (qualità, confort, sicurezza, estensione rete e permeabilità) degli spostamenti ciclabili e pedonali, e risulta particolarmente attrattiva per gli spostamenti utilitari (percorso diretto e pianeggiante) del Piano di Magadino, tra gli agglomerati del Locarnese (PALoc) e del Bellinzonese (PAB).</p> <p>La misura rafforza i collegamenti di mobilità lenta (in particolare quelli ciclabili e utilitari) tra gli insediamenti di Quartino, Cadepezzo, Contone e Cadenazzo, e li relaziona alla fermata ferroviaria di Cadenazzo e, prettamente nel contesto del PAB, alle altre fermate ferroviarie.</p> <p>Tale misura va a completare e rafforzare il processo di estensione della rete ciclabile e pedonale, avviato con il PALoc 2 (asse di collegamento e di transizione a lago) e approfondito con il PALoc 3, e contribuisce a sgravare la rete stradale dal traffico automobilistico, incentivando la mobilità lenta, in coerenza con la Strategia settoriale 2 "Sviluppo centripeto e trasporto pubblico".</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura permette di aumentare l'attrattività degli spostamenti pedonali e ciclabili, in particolare quelli pendolari (utilitari) ma anche quelli per il tempo libero (svago) la presente misura migliora la sicurezza lungo il percorso e completa/estende l'attuale rete di mobilità lenta, con un elevato potenziale di utenza; la misura migliora sensibilmente l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati con la mobilità lenta; la nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro, rispetto alla situazione attuale 	significativo

<ul style="list-style-type: none"> la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura completa e aumenta le superfici dedicate alla mobilità lenta, con un netto profitto anche per lo svago di prossimità (accesso al Parco del Piano di Magadino e alle fermate ferroviarie nel perimetro del PAB) sia per gli abitanti, sia per i visitatori dell'agglomerato 	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la sistemazione di un percorso separato dal traffico veicolare 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali delle emissioni ambientali con il miglioramento dei collegamenti ML a scopo pendolare / utilitario 	significativo
Fattibilità	
<p>SFATT a disposizione (2019).</p> <p>La misura è legata al concetto del raddoppio dei binari FFS. Il sottopasso FFS "La Monda" è calibrato anche per il transito delle biciclette.</p> <p>Il percorso prevede di attraversare, su strade esistenti, la zona palustre d'importanza nazionale, in quanto unica alternativa praticabile. Dagli approfondimenti svolti, la realizzazione di un nuovo percorso a sud della ferrovia, previsto in lista C del PALoc 3, non è risultato fattibile sia a causa del conflitto con la zona SAC sia dal punto di vista tecnico (raccordo al sottopassaggio ferroviario). La misura identifica questo percorso come regionale e contempla pertanto la sistemazione in asfalto anche di quei segmenti oggi in sterrato/in calcestruzzo (complessivamente ca. 1,1 km).</p> <p>I costi sono ancora in fase di attualizzazione.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 "Agglomerato del Locarnese" e M10 "Mobilità lenta".</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.</p>	

 Verifica idoneità passaggi pedonali svincolo San Materno - Ascona		Codice ARE: 5113.3.018	Codice PA: ML 7
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 3	Ripresa ML 7 (PALoc 3)		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Ascona		
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028		
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A B	Comune di Ascona	
Stato della pianificazione	1 2 3		

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	1'514'000.-
Costi computabili	1'514'000.-
Costi non computabili	.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>La misura prevede la riorganizzazione della rete di mobilità lenta allo svincolo San Materno dell'A13 con l'obiettivo di migliorare le condizioni di sicurezza generali, oggi non più garantite, e di conformare i punti di attraversamento in superficie (PP pedonali e ciclabili) alle direttive e normative in vigore.</p> <p>Occorre rilevare che il nodo di San Materno è oggi attraversato da un importante asse ciclo-pedonale, che garantisce le relazioni di mobilità lenta, sia utilitarie, sia di svago, tra Ascona/Losone e Locarno.</p> <p>La misura è ritenuta urgente, in quanto il nodo è riconosciuto come punto critico per la mobilità lenta.</p> <p>Nello specifico, la misura prevede i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • lo spostamento dell'asse pedonale-ciclabile Est-Ovest sul lato Sud di Via al Pascolo • il ridimensionamento delle corsie veicolari in corrispondenza dei punti di attraversamento • l'adeguamento degli innesti delle strade adiacenti (Viale Monte Verità, Via Losone, Via al Pascolo, Via Buonamano), ed il miglioramento dell'incrocio Via Buonamano / Via al Pascolo, punto critico dell'assetto stradale attuale e teatro di numerosi incidenti (punto critico conosciuto) <p>La misura è considerata strategica per il PALoc 4 poiché risponde ad una criticità ed è coerente con lo scenario auspicato.</p> <p>A fronte della necessità di intervenire in tempi brevi, il Dipartimento del territorio potrebbe realizzare l'opera prima del 2024, quindi in anticipo rispetto alla pianificazione PALoc 4.</p> <p>Tale valutazione è tuttora in corso.</p> <p>La misura, prevista nel PALoc 3 in lista B, è per il momento inserita in lista A del PALoc 4.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La misura permette di migliorare le condizioni di mobilità della rete pedonale e ciclabile locale, favorisce un riordino generale della rete viaria in entrata/uscita da Ascona, come pure riduce i conflitti con il TIM allo svincolo di San Materno; nello specifico questa sistemazione agevola e favorisce l'attraversamento del nodo da parte di pedoni e ciclisti.</p> <p>La misura risponde in modo adeguato alle necessità di miglioramento (qualità, confort, sicurezza, estensione rete e permeabilità) degli spostamenti pedonali e ciclabili in particolare quelli utilitari, in uno snodo importante (San Materno).</p> <p>Tale misura, già individuata nel PALoc 2 e approfondita nel PALoc 3, è volta a rafforzare il processo di miglioramento della rete pedonale e ciclabile locale, in particolare per quanto concerne la messa in sicurezza dei punti critici in ambito di attraversamento stradale.</p> <p>Essa contribuisce a sgravare la rete stradale dal traffico automobilistico, incentivando la mobilità lenta, in coerenza con la Strategia settoriale 2 "Sviluppo centripeto e trasporto pubblico".</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> • la misura contribuisce a migliorare la sicurezza, qualità e attrattività della rete di mobilità lenta in un importante comparto dell'agglomerato, grazie al risanamento strutturale dei passaggi pedonali/ciclabili allo svincolo del San Materno ad Ascona • la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura promuove un miglioramento per il traffico pedonale agli incroci e riduce l'effetto cesura di lunghi assi di traffico molto frequentati 	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura interviene in un comparto soggetto ad alta incidentalità per la ML (punto critico) e migliora la sicurezza negli attraversamenti di strade molto frequentate negli orari di punta 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura contribuisce ad una riduzione delle emissioni ambientali grazie al miglioramento dei collegamenti ML 	sufficiente

Fattibilità

PMAX a disposizione (aggiornamento del 18.06.2019). La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

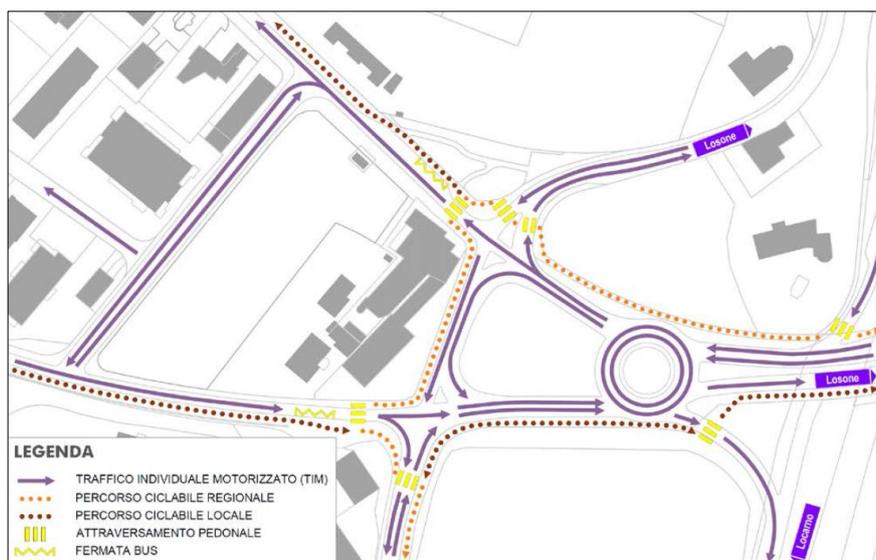
La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 "Agglomerato del Locarnese".

Necessità di aggiornamento del PD:

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

Spiegazioni e approfondimenti

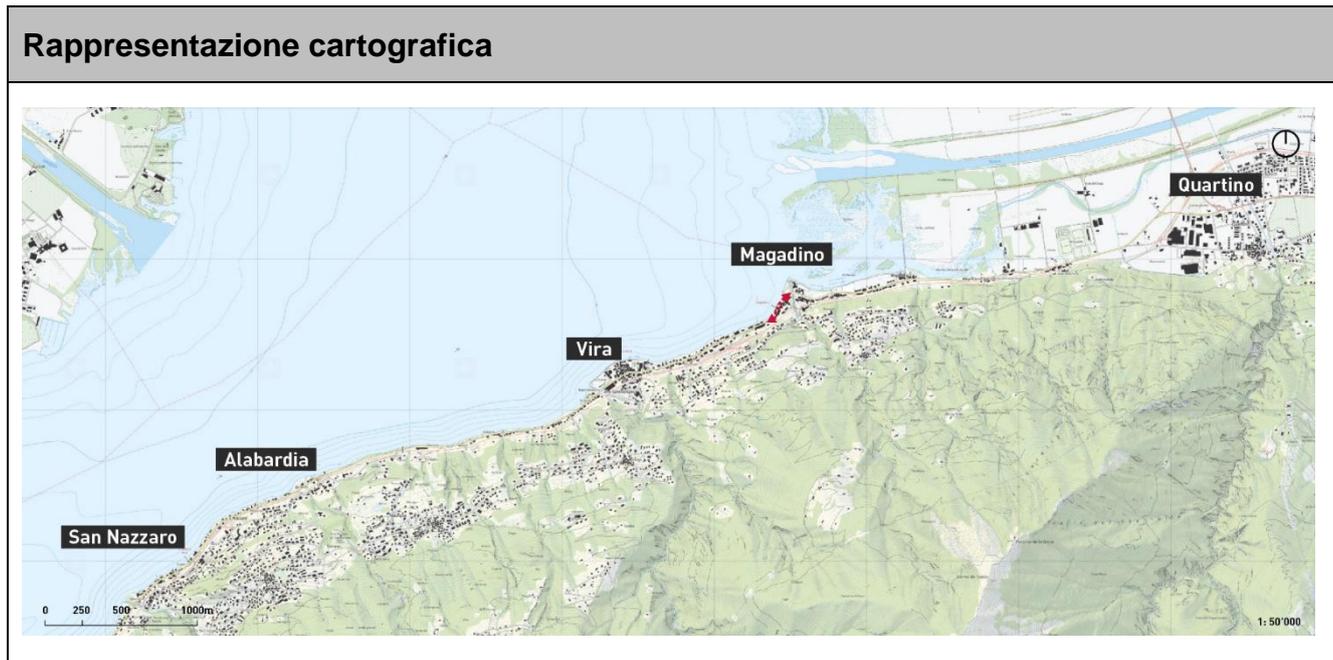
La figura seguente illustra il concetto funzionale per la sistemazione futura degli attraversamenti stradali (pedonali e ciclabili) e dei flussi di mobilità, in relazione al nodo di San Materno ad Ascona.



Concetto funzionale di sistemazione. Fonte: Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA

	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale Gambarogno: miglioramento ML <u>pedonale</u> segmento Magadino - Vira			Codice ARE: 5113.3.020	Codice PA: ML 8.2.1
	Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure	ML 8.1, ML 8.3 - ML 8.6 (PALoc 3)				
Rapporto con PA 3	Ripresa 8.2 (PALoc 3)				
Ente responsabile	Comune di Gambarogno				
Altri Enti coinvolti	Cantone				
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028				
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A B → C			Comune di Gambarogno	
Stato della pianificazione	1	2	3		

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	1'400'000.-
Costi computabili	834'000.-
Costi non computabili	566'000.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>La misura è destinata al miglioramento dell'infrastruttura e alla messa in sicurezza dei collegamenti a favore della continuità degli spostamenti pedonali utilitari e di svago.</p> <p>La misura prevede interventi infrastrutturali minimi con l'obiettivo di migliorare le <u>relazioni pedonali</u> lungo il tratto di strada cantonale compreso tra Magadino (Municipio) e Vira Gambarogno. In particolare, si prevede una riduzione del campo viabile, a vantaggio di maggiore superficie da destinare ai marciapiedi ed alla loro continuità su ambo i lati della carreggiata. La strettoia in attraversamento del nucleo storico di Magadino, ed in particolare la presenza dell'edificio sul fondo 667 RFD, resta comunque una criticità che riduce puntualmente la superficie da destinare a marciapiede.</p> <p>Gli spostamenti in bicicletta rimangono in carreggiata, coerentemente all'impostazione ritenuta dal Dipartimento del territorio per la gestione degli spostamenti ciclabili in ambito di località.</p> <p>Da rilevare che il Piano particolareggiato della riva del lago per la sezione di Magadino, attualmente in fase di consolidamento, indica chiaramente l'esigenza di riservare delle superfici per garantire un marciapiede di larghezza minima pari a 1,50 m su entrambi i lati della strada. Coerentemente con tale opzione, il Municipio sta quindi valutando l'opzione di acquisto dei fondi 666 e 667 RFD (terreni a lago) così da permettere la demolizione dell'edificio attuale sul fondo 667 RFD e garantire la realizzazione di un marciapiede fisico e continuo di larghezza adeguata. Tale acquisizione potrebbe beneficiare della partecipazione eventuale del Cantone nell'ambito del concetto di riacquisire fondi a lago. Una decisione in merito è attesa .</p> <p>La misura, già prevista nel PALoc 3 in lista B, è stata declassata in lista C dalla Confederazione, poiché ritenuta non sufficientemente matura.</p> <p>Nel PALoc 4 la misura è proposta in lista A, tenuto conto delle osservazioni della Confederazione e della volontà di migliorare la qualità/sicurezza e garantire la continuità delle relazioni di mobilità lenta lungo tutta la litoranea del Gambarogno, tra Quartino e San Nazzaro.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La misura, oltre a conferire maggiore sicurezza a tutti gli utenti, favorisce gli spostamenti pedonali su tratte potenzialmente interessanti per il traffico lento (spostamenti utilitari). Grazie alla messa in atto di questi interventi è in effetti possibile offrire un grado di sicurezza sufficiente, migliore rispetto allo stato attuale, e rendere maggiormente attrattivi gli spostamenti pedonali all'interno dell'agglomerato.</p> <p>Questo intervento risponde in modo adeguato alle esigenze di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta all'interno delle aree ubicate ai margini dell'agglomerato, nello specifico lungo la litoranea del Gambarogno, tra Quartino/Magadino e San Nazzaro (nuovo nodo intermodale).</p> <p>Tale misura va a completare e rafforzare il processo di estensione della permeabilità della rete pedonale, avviato con il PALoc 2 (asse di collegamento e di transizione a lago) e approfondito con il PALoc 3, in sintonia con la Strategia settoriale 1 "Paesaggio e mobilità lenta". Essa contribuisce inoltre a sgravare la rete stradale dal traffico automobilistico, incentivando la mobilità lenta, in coerenza con la Strategia settoriale 2 "Sviluppo centripeto e trasporto pubblico".</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura migliora la raggiungibilità e l'accessibilità del Gambarogno per il traffico lento e promuove lo sviluppo di una rete di collegamenti continua, particolarmente attrattiva non solo per gli spostamenti di svago ma anche e soprattutto per quelli utilitari la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	significativo

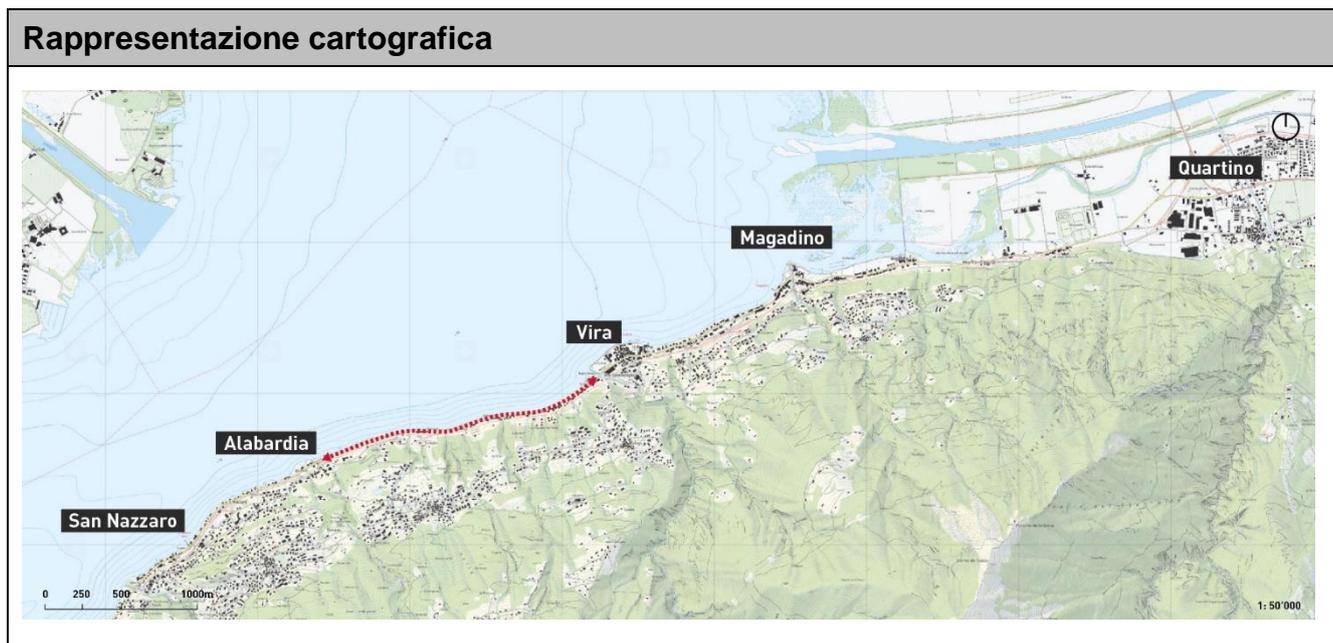
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate alla mobilità pedonale, come pure la qualità in generale degli spazi pubblici 	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale, tramite la realizzazione di un percorso dedicato, separato dal traffico veicolare 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura contribuisce marginalmente alla riduzione delle emissioni ambientali; inoltre, migliora la fruibilità di spazi naturali e zone ricreative di prossimità 	sufficiente
Fattibilità	
<p>SFATT a disposizione (17.04.2020). La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 "Agglomerato del Locarnese", M10 "Mobilità lenta" e P7 "Laghi e rive lacustri".</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.</p>	

 Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale Gambarogno: marciapiede <u>ciclo-pedonale</u> segmento <u>Vira - Alabardia</u>	Codice ARE:	Codice PA:
	5113.2.010	ML 8.3.1
Pacchetto di misure		
Correlazione con altre misure	ML 8.1, 8.2, 8.4, 8.6 - TP 9.1 (PALoc 3)	
Rapporto con PA 3	Ripresa ML 8.3 (PALoc 3)	
Ente responsabile	Cantone	
Altri Enti coinvolti	Comune di Gambarogno	
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028	
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A C	
Stato della pianificazione	1	2
		3



Comune di Gambarogno

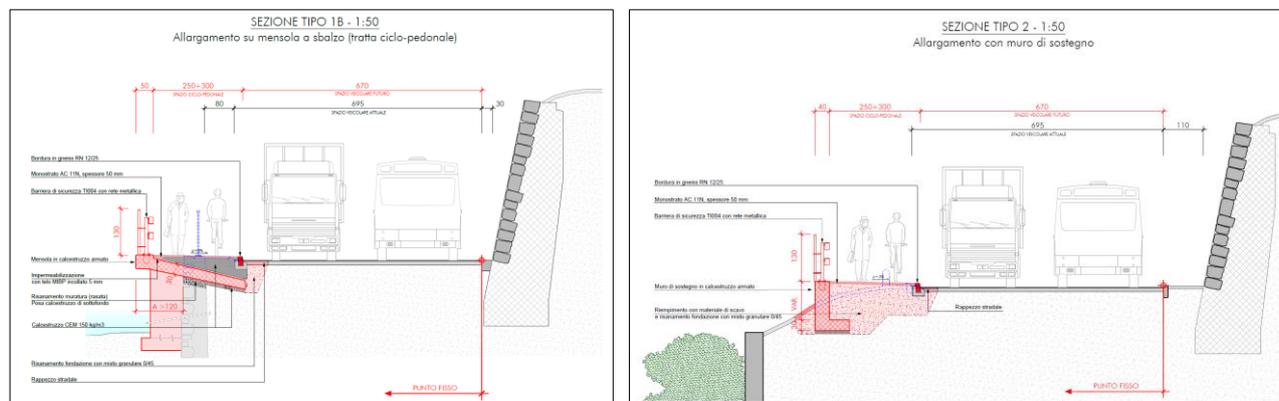
Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	4'800'000.-
Costi computabili	4'800'000.-
Costi non computabili	.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



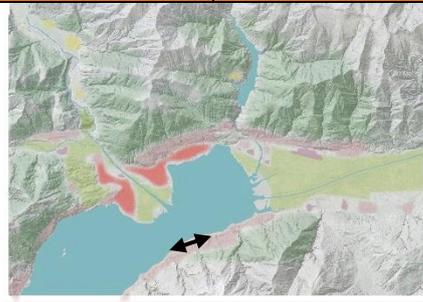
Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>La misura è destinata al miglioramento dell'infrastruttura e alla messa in sicurezza dei collegamenti a favore della continuità degli spostamenti ciclo-pedonali utilitari e di svago.</p> <p>La misura prevede interventi infrastrutturali importanti con l'obiettivo di migliorare le <u>relazioni pedonali e ciclabili</u> lungo il tratto di strada cantonale litoranea compreso tra Vira Gambarogno e Alabardia. In particolare, si prevede la correzione e l'adeguamento locale del tracciato stradale attuale e la realizzazione di un marciapiede ciclo-pedonale dedicato, fisicamente separato, sul lato a valle della carreggiata.</p> <p>La misura, già prevista nel PALoc 3 in lista C.</p> <p>Nel PALoc 4 la misura è proposta in lista A, tenuto conto della volontà di migliorare la qualità/sicurezza delle relazioni di mobilità lenta e garantire la loro continuità lungo tutta la litoranea del Gambarogno, in particolare in relazione alla prospettata realizzazione del nuovo nodo intermodale alla stazione ferroviaria di San Nazzaro (misura TP 9.1 PALoc 3 e TP 9.2 PALoc 4).</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La misura, oltre a conferire maggiore sicurezza a tutti gli utenti, favorisce gli spostamenti pedonali e ciclabili su tratte potenzialmente interessanti per il traffico lento (spostamenti utilitari). Grazie alla messa in atto di questi interventi è in effetti possibile offrire un grado di sicurezza sufficiente, migliore rispetto allo stato attuale, e rendere più attrattivi gli spostamenti pedonali e ciclabili all'interno dell'agglomerato.</p> <p>Questo intervento risponde in modo adeguato alle esigenze di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta all'interno delle aree ubicate ai margini dell'agglomerato, nello specifico lungo la litoranea del Gambarogno, tra Quartino/Magadino e San Nazzaro (nuovo nodo intermodale).</p> <p>Tale misura va a completare e rafforzare il processo di estensione della permeabilità della rete ciclo-pedonale, avviato con il PALoc 2 (asse di collegamento e di transizione a lago) e approfondito con il PALoc 3, in sintonia con la Strategia settoriale 1 "Paesaggio e mobilità lenta". Essa contribuisce inoltre a sgravare la rete stradale dal traffico automobilistico, incentivando la mobilità lenta, in coerenza con la Strategia settoriale 2 "Sviluppo centripeto e trasporto pubblico".</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura migliora la raggiungibilità e l'accessibilità del Gambarogno per il traffico lento e promuove lo sviluppo di una rete di collegamenti continua, particolarmente attrattiva non solo per gli spostamenti di svago ma anche e soprattutto per quelli utilitari la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate alla mobilità ciclo-pedonale, come pure la qualità in generale degli spazi pubblici 	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità ciclo-pedonale, tramite la realizzazione di un percorso dedicato, separato dal traffico veicolare 	significativo

CE 4: riduzione dell’impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali grazie al miglioramento dei collegamenti ML; migliora, inoltre, la fruibilità di spazi naturali e zone ricreative di prossimità 	significativo
Fattibilità	
<p>PMAX a disposizione (29.11.2019), in fase di affinamento. I costi sono in fase di attualizzazione.</p>	
<p>La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle “Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l’esame e l’eventuale inserimento in lista A, B e C”, con un grado di precisione dei costi +/- 30%.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 “Agglomerato del Locarnese”, M10 “Mobilità lenta” e P7 “Laghi e rive lacustri”.</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d’esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.</p>	

Spiegazioni e approfondimenti



Sezioni tipo dell’intervento: allargamento su mensola a sbalzo e con muro di sostegno.
 Fonte: Studio d’ingegneria Francesco Allievi SA

	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale Gambarogno: miglioramento ML <u>pedonale</u> segmento Alabardia - San Nazzaro			Codice ARE: 5113.3.020	Codice PA: ML 8.3.2	
	Pacchetto di misure					
Correlazione con altre misure	ML 8.1, 8.3, 8.6 - TP 9.1 (PALoc 3)					
Rapporto con PA 3	Ripresa 8.3 (PALoc 3)					
Ente responsabile	Comune di Gambarogno					
Altri Enti coinvolti	Cantone					
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028					
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A C				Comune di Gambarogno	
Stato della pianificazione	1	2	3			

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	1'850'000.-
Costi computabili	1'850'000.-
Costi non computabili	.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>La misura è destinata al miglioramento dell'infrastruttura e alla messa in sicurezza dei collegamenti a favore della continuità degli spostamenti pedonali utilitari e di svago.</p> <p>La misura prevede interventi infrastrutturali importanti con l'obiettivo di migliorare le <u>relazioni pedonali</u> lungo il tratto di strada cantonale litoranea compreso tra Alabardia e San Nazzaro. In particolare, si prevede la correzione e l'adeguamento locale del tracciato stradale attuale e la realizzazione di un marciapiede pedonale dedicato, fisicamente separato, sul lato a valle della carreggiata.</p> <p>La misura, già prevista nel PALoc 3 in lista C.</p> <p>Nel PALoc 4 la misura è proposta in lista A, tenuto conto della volontà di migliorare la qualità/sicurezza delle relazioni di mobilità lenta e garantire la loro continuità lungo tutta la litoranea del Gambarogno, in particolare in relazione alla prospettata realizzazione del nuovo nodo intermodale alla stazione ferroviaria di San Nazzaro (misura TP 9.1 PALoc 3 e TP 9.2 PALoc 4).</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La misura, oltre a conferire maggiore sicurezza a tutti gli utenti, favorisce gli spostamenti pedonali su tratte potenzialmente interessanti per il traffico lento (spostamenti utilitari). Grazie alla messa in atto di questi interventi è in effetti possibile offrire un grado di sicurezza sufficiente, migliore rispetto allo stato attuale, e rendere più attrattivi gli spostamenti pedonali all'interno dell'agglomerato.</p> <p>Questo intervento risponde in modo adeguato alle esigenze di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta all'interno delle aree ubicate ai margini dell'agglomerato, nello specifico lungo la litoranea del Gambarogno, tra Quartino/Magadino e San Nazzaro (nuovo nodo intermodale).</p> <p>Tale misura va a completare e rafforzare il processo di estensione della permeabilità della rete pedonale, avviato con il PALoc 2 (asse di collegamento e di transizione a lago) e approfondito con il PALoc 3, in sintonia con la Strategia settoriale 1 "Paesaggio e mobilità lenta". Essa contribuisce inoltre a sgravare la rete stradale dal traffico automobilistico, incentivando la mobilità lenta, in coerenza con la Strategia settoriale 2 "Sviluppo centripeto e trasporto pubblico".</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura migliora la raggiungibilità e l'accessibilità del Gambarogno per il traffico lento e promuove lo sviluppo di una rete di collegamenti continua, particolarmente attrattiva non solo per gli spostamenti di svago ma anche e soprattutto per quelli utilitari la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate alla mobilità pedonale, come pure la qualità in generale degli spazi pubblici 	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità ciclo-pedonale, tramite la realizzazione di un percorso dedicato, separato dal traffico veicolare 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali grazie al miglioramento dei collegamenti ML; migliora, inoltre, la fruibilità di spazi naturali e zone ricreative di prossimità 	significativo

Fattibilità

PMAX a disposizione (29.11.2019), in fase di affinamento. I costi sono in fase di attualizzazione.

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

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 “Agglomerato del Locarnese”, M10 “Mobilità lenta” e P7 “Laghi e rive lacustri”.

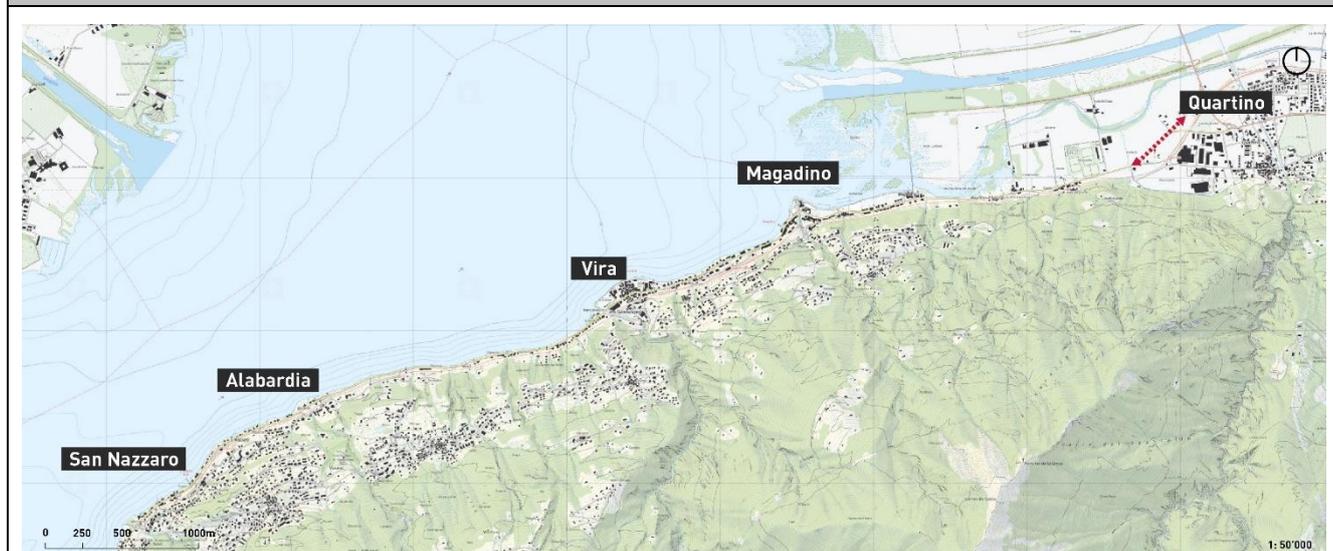
Necessità di aggiornamento del PD:

Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d’esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.

	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Gambarogno, marciapiede ciclo-pedonale Quartino			Codice ARE: -	Codice PA: ML 10
	Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure					
Rapporto con PA 3	Ripresa ML 10 (PALoc 3)				
Ente responsabile	Cantone				
Altri Enti coinvolti	Comune di Gambarogno				
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028				
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A C			Comune di Gambarogno	
Stato della pianificazione	1	2	3		

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	875'000.-
Costi computabili	875'000.-
Costi non computabili	.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi

Rappresentazione cartografica

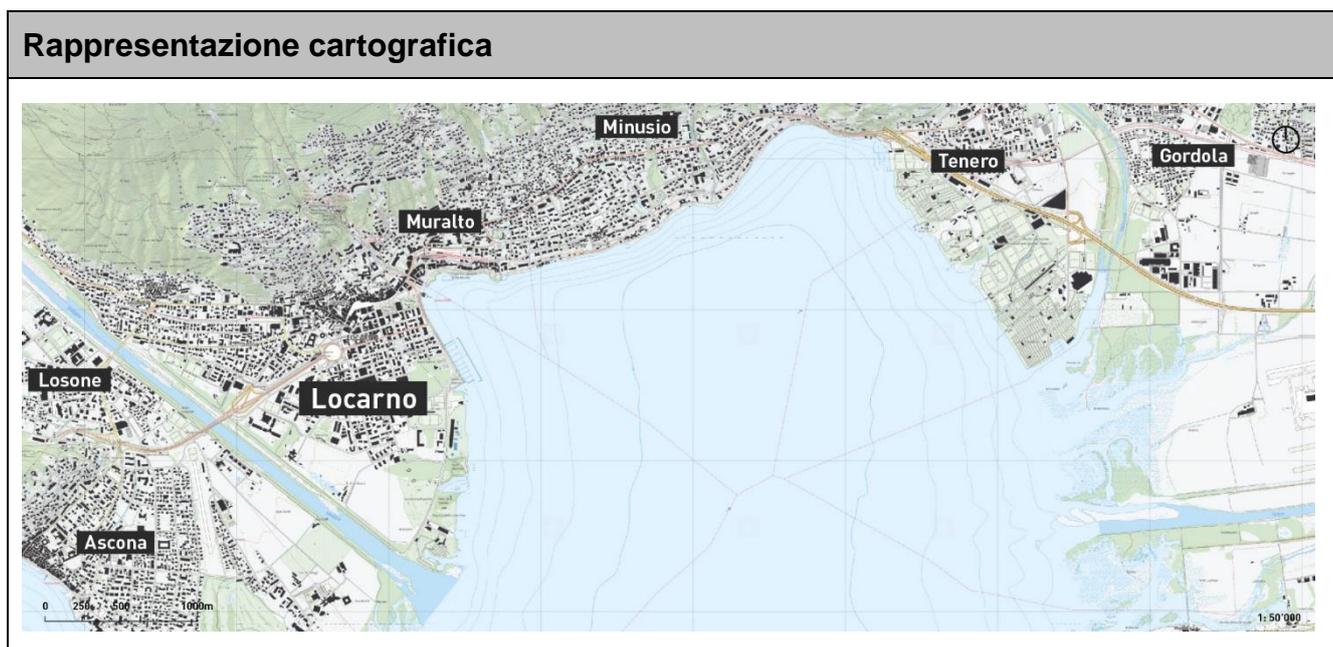


Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>La misura prevede il completamento del marciapiede ciclopedonale in località Quartino (zona Campiscioni), lungo un segmento di strada cantonale oggi rivo di superfici dedicate alla mobilità lenta, e costituisce un tassello importante per il miglioramento dell'infrastruttura e la messa in sicurezza dei collegamenti a favore della continuità degli spostamenti pedonali utilitari e di svago.</p> <p>La misura, prevista nel PALoc 3 in lista C, è portata in lista A nel PALoc 4.</p> <p>Il Dipartimento del territorio sta valutando l'opportunità di anticipare l'attuazione della misura nell'ambito della sistemazione definitiva del nodo di Quartino-Pergola (gestione "a triangolo", attualmente in fase sperimentazione). Con tale sperimentazione in corso, la situazione attuale del segmento di strada in località Quartino (zona Campiscioni) è in effetti notevolmente mutata rispetto allo stato antecedente (carico veicolare maggiore), con conseguente peggioramento delle condizioni di sicurezza per la mobilità lenta. In caso di esito positivo, la misura verrebbe stralciata dal PALoc 4, poiché anticipata (esecuzione prima del 2024).</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La misura, oltre a conferire maggiore sicurezza a tutti gli utenti, favorisce gli spostamenti pedonali e ciclabili su tratte potenzialmente interessanti per il traffico lento (spostamenti utilitari).</p> <p>Grazie alla messa in atto di questi interventi è in effetti possibile offrire un grado di sicurezza sufficiente, migliore rispetto allo stato attuale, e rendere più attrattivi gli spostamenti pedonali e ciclabili all'interno dell'agglomerato.</p> <p>La rete ciclabile viene estesa e completata, allargando il bacino di utenza e la raggiungibilità dei poli di attrazione (Quartino, Contone e riviera del Gambarogno).</p> <p>Questo intervento risponde in modo adeguato alle esigenze di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta all'interno delle aree ubicate ai margini dell'agglomerato, nello specifico lungo la strada cantonale che conduce alla riviera del Gambarogno.</p> <p>Tale misura va a completare e rafforzare il processo di estensione della rete ciclo-pedonale, avviato con il PALoc 2 (asse di collegamento e transizione a lago) e approfondito con il PALoc 3, in sintonia con la Strategia settoriale 1 "Paesaggio e mobilità lenta".</p> <p>Essa contribuisce inoltre a sgravare la rete stradale dal traffico automobilistico, incentivando la mobilità lenta, in coerenza con la Strategia settoriale 2 "Sviluppo centripeto e trasporto pubblico".</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura migliora la raggiungibilità e l'accessibilità del Gambarogno per il traffico lento e promuove lo sviluppo di una rete di collegamenti continua, particolarmente attrattiva non solo per gli spostamenti di svago ma anche e soprattutto per quelli utilitari la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate alla mobilità pedonale, come pure la qualità in generale degli spazi pubblici 	sufficiente

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità ciclo-pedonale, tramite la realizzazione di un percorso dedicato, separato dal traffico veicolare 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura contribuisce marginalmente alla riduzione delle emissioni ambientali grazie al miglioramento dei collegamenti ML 	esiguo
Fattibilità	
<p>PMAX a disposizione.</p> <p>La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 "Agglomerato del Locarnese" e M10 "Mobilità lenta".</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.</p>	

 Completamento e potenziamento segnaletica percorsi ciclabili		Codice ARE: 5113.3.005	Codice PA: ML 12.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	ML 12.1, ML 16 (PALoc 3)		
Rapporto con PA 3	Ripresa ML 12.2 (PALoc 3)		
Ente responsabile	Comuni dell'area centrale e suburbana (fondovalle)		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028		
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A B	Comuni di: Locarno, Ascona, Losone, Muralto, Minusio, Tenero-Contra e Gordola	
Stato della pianificazione	1 2 3		

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	280'000.-
Costi computabili	--
Costi non computabili	280'000.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input type="checkbox"/> Cantone
	<input type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



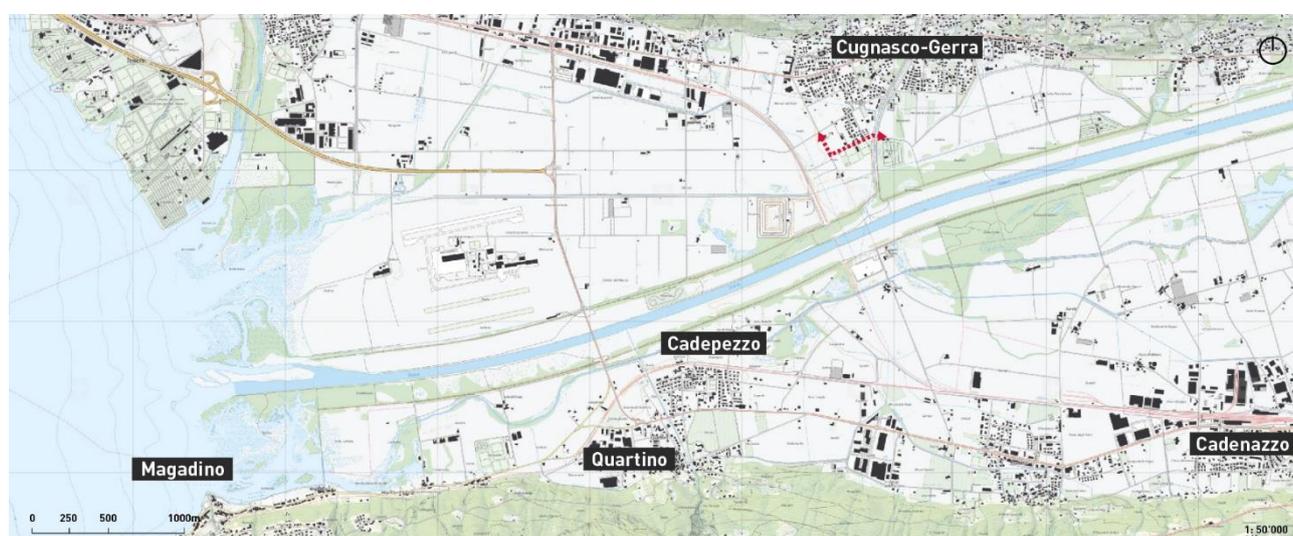
Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Questa misura è conseguente alla misura ML 12.1 del PALoc 3, relativa alla concezione e pubblicazione di Carta della mobilità lenta del Locarnese e destinata a identificare i principali percorsi ciclabili di utilizzo prevalentemente utilitario nell'area centrale e suburbana dell'agglomerato del Locarnese (fondovalle).</p> <p>La misura prevede, pertanto, il completamento e potenziamento puntuale della segnaletica direzionale dei percorsi ciclabili, coerentemente con quanto riportato sulla Carta della mobilità, ed in particolare dove la segnaletica attuale è giudicata assente, incompleta o obsoleta.</p> <p>L'obiettivo di questa misura è quello di facilitare il riconoscimento e la lettura dei percorsi ciclabili, aumentandone la fruibilità ed incoraggiando l'utenza a spostarsi in bicicletta.</p> <p>Questa misura interessa i Comuni dell'area centrale e suburbana del fondovalle: Locarno, Ascona, Losone, Muralto, Minusio, Tenero-Contra e Gordola.</p> <p>La misura, prevista nel PALoc 3 in lista B, è portata in lista A nel PALoc 4.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>L'opportunità di tale misura consiste nella diffusione su scala di agglomerato di informazioni pratiche e segnali per favorire l'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti quotidiani o per lo svago di prossimità.</p> <p>La Carta della mobilità lenta del Locarnese, ed il potenziamento/completamento della relativa segnaletica, sono elementi complementari; la loro messa in opera e diffusione costituiscono un'opportunità per lo sviluppo e la promozione del traffico lento nell'agglomerato.</p> <p>Tale misura, conseguente alla ML 12.1 del PALoc 3, va a completare e rafforzare il processo di estensione della rete di mobilità lenta, avviato con il PALoc 2 e approfondito con il PALoc 3, in sintonia con la Strategia settoriale 1 "Paesaggio e mobilità lenta".</p> <p>Essa contribuisce inoltre a sgravare la rete stradale dal traffico automobilistico, incentivando la mobilità lenta, in coerenza con la Strategia settoriale 2 "Sviluppo centripeto e trasporto pubblico".</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura permette di influenzare la domanda di mobilità tramite il miglioramento dell'offerta di informazione sulle alternative al traffico individuale motorizzato la misura orienta pure l'utenza sulle possibilità di interscambio modale, specie tra mobilità lenta e trasporto pubblico, proponendo soluzioni per il cosiddetto "ultimo chilometro" anche per gli spostamenti utilitari oltre alla Carta (misura ML 12.1 del PALoc 3), il completamento e potenziamento della segnaletica di percorsi ciclabili con la posa di cartelli/segnali volti a migliorare l'orientamento, facilita la scelta degli itinerari da parte della popolazione non necessariamente avvezza agli spostamenti utilitari/di svago in bicicletta la misura ha valenza regionale e serve l'agglomerato (area centrale, suburbana e periurbana); la sua potenzialmente incidenza sul territorio e sulla popolazione è quindi particolarmente elevata la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	<p>significativo</p>

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura favorisce gli spostamenti utilitari con la ML, in particolare i brevi spostamenti, favorendo la "riscoperta" degli spazi pubblici da parte dei ciclisti, migliorandone la percezione e sviluppando una certa sensibilità alla qualità degli spazi pubblici 	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di segnaletica adeguata (a norma di legge), specifica e di facile lettura da parte dell'utenza 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura contribuisce ad una riduzione delle emissioni ambientali grazie al miglioramento dei collegamenti della ML 	esiguo
Fattibilità	
<p>La fattibilità è data.</p> <p>È tuttavia necessario un monitoraggio dei percorsi, sulla base della Carta (attualmente in fase di pubblicazione), così da confermare le necessità d'intervento a livello di segnaletica direzionale e informativa. I costi sono pertanto ancora in fase di attualizzazione.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 "Agglomerato del Locarnese e M10 "Mobilità lenta".</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.</p>	

 Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: nuova passerella sul riale Riarena tra Cugnasco e Gerre di Sotto		Codice ARE: -	Codice PA: ML 22
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 3	Nuova misura PALoc 4		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni di Cugnasco-Gerra e Locarno		
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028		
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A Nuova misura PALoc 4	Comuni di: Cugnasco-Gerra e Locarno	
Stato della pianificazione	1 2 3		

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	700'000.-
Costi computabili	700'000.-
Costi non computabili	.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>La misura prevede la realizzazione di una nuova passerella sul riale Riarena tra Cugnasco e Gerre di Sotto, precisamente tra il campeggio Riarena e il centro sportivo, con relativi raccordi, in sostituzione della tratta esistente ritenuta non adeguata a livello di sicurezza e conflitto con l'utenza motorizzata.</p> <p>Si tratta di una nuova misura del PALoc 4, prevista in lista A, ritenuta fondamentale per garantire la percorrenza e permeabilità ML lungo la sponda destra del fiume Ticino.</p> <p>La passerella è prevista sul margine della zona palustre d'importanza nazionale (oggetto n. 260 Piano di Magadino dell'Inventario federale delle zone palustri di particolare bellezza e d'importanza).</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>La misura risponde in modo adeguato alle necessità di miglioramento (qualità, confort, sicurezza, estensione rete e permeabilità) degli spostamenti pedonali e ciclabili in una zona pregiata dell'agglomerato, favorendo tragitti lenti e gradevoli in un'area paesaggisticamente suggestiva, oltre che attrattiva per gli spostamenti di mobilità lenta (pianura, paesaggio interessante).</p> <p>La misura rafforza i collegamenti pedonali e ciclabili tra la sponda destra e sinistra del Piano di Magadino, e relazione l'abitato di Cugnasco-Gerra con il resto dell'agglomerato.</p> <p>Tale misura va a completare e rafforzare il processo di estensione della permeabilità della rete ciclabile e pedonale, avviato con il PALoc 2 e approfondito con il PALoc 3, in sintonia con la Strategia settoriale 1 "Paesaggio e mobilità lenta".</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura permette di aumentare l'attrattività degli spostamenti pedonali e ciclabili, sia pendolari (spostamenti utilitari) sia per il tempo libero (spostamenti di svago); la misura migliora la sicurezza, qualità e confort in un tratto attualmente precario, tra Cugnasco-Gerra e la frazione delle Gerre di Sotto (Comune di Locarno), grazie alla realizzazione di una nuova passerella ciclabile e pedonale sul riale Riarena la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate alla mobilità pedonale e ciclabile 	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali grazie al miglioramento dei collegamenti ML 	sufficiente

Fattibilità
SFATT a disposizione.
Situazione nel Piano direttore cantonale
<u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 “Agglomerato del Locarnese” e M10 “Mobilità lenta”. <u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d’esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.

 Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: separazione pedoni / ciclisti a Minusio Mappo	Codice ARE:	Codice PA:	
	-	ML 23	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 3			Nuova misura PALoc 4
Ente responsabile			Comune di Minusio
Altri Enti coinvolti			Cantone
Orizzonte di realizzazione			2024 - 2028
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A Nuova misura PALoc 4	Comune di Minusio	
Stato della pianificazione	1 2 3		

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	371'000.-
Costi computabili	371'000.-
Costi non computabili	.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>La misura prevede la separazione dei flussi ciclabili e pedonali nei pressi dell'area di parcheggio a Mappo, tramite la realizzazione di un nuovo segmento di ciclopista e attribuzione della tratta esistente mista ciclabile - pedonale ai soli pedoni; questa scelta permette di risolvere un punto critico della rete ed offre maggiore sicurezza e confort per gli spostamenti ciclo-pedonali.</p> <p>Si tratta di una nuova misura del PALoc 4, prevista in lista A, ritenuta fondamentale per garantire la percorrenza e permeabilità ML in zona Mappo/Verbanella.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>Questa misura favorisce la mobilità pedonale e ciclabile nell'agglomerato, risanando i punti critici della rete e migliorandone la funzionalità e l'attrattività, sia per gli spostamenti utilitari, sia per quelli di svago.</p> <p>Tale misura va a completare e rafforzare il processo di estensione della permeabilità della rete ciclabile e pedonale, avviato con il PALoc 2 e approfondito con il PALoc 3, in sintonia con la Strategia settoriale 1 "Paesaggio e mobilità lenta".</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura permette di aumentare l'attrattività degli spostamenti pedonali e ciclabili, sia pendolari (spostamenti utilitari) sia per il tempo libero (spostamenti di svago); la misura migliora la sicurezza, qualità e confort in un tratto attualmente molto sollecitato, frequentato e conosciuto come punto critico per la mobilità lenta; il flusso di pedoni si trova in conflitto con il flusso di ciclisti in un tratto sinuoso, con poca visibilità; la misura permette di migliorare sensibilmente il sistema di trasporto per la mobilità lenta (separazione flussi) la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura agevola gli spostamenti con la mobilità pedonale e ciclabile e favorisce di fatto gli spostamenti a piedi e in bicicletta, sia a scopo utilitario, sia per lo svago, a beneficio degli abitanti, degli utenti e dei visitatori dell'agglomerato 	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un tratto di collegamento separato (tratto pedonale e tratto ciclabile) in alternativa alla situazione esistente che presenta un marcato conflitto tra pedoni e ciclisti 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali grazie al miglioramento dei collegamenti ML 	sufficiente
Fattibilità	
<p>SFATT a disposizione. Lo sviluppo del progetto è di competenza del Comune che potrà integrare in modo adeguato anche altre esigenze del comparto Mappo / Verbanella (percorso pedonale, percorso ciclabile, fermata bus, area parcheggio, riva lago).</p>	

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

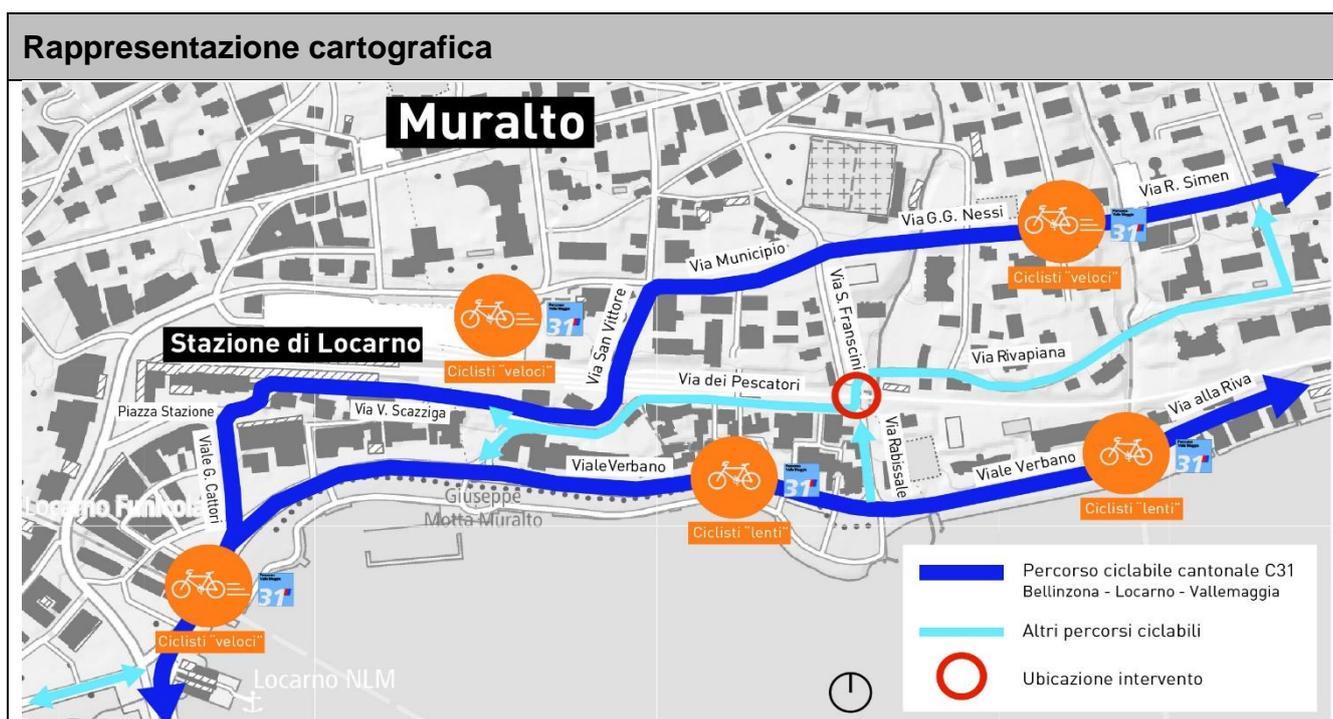
La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 "Agglomerato del Locarnese" e M10 "Mobilità lenta".

Necessità di aggiornamento del PD:

Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.

	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: adattamento sottopasso ferroviario Rabissale a Muralto			Codice ARE: -	Codice PA: ML 24
	Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure					
Rapporto con PA 3	Nuova misura PALoc 4				
Ente responsabile	Comune di Muralto				
Altri Enti coinvolti					
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028				
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A Nuova misura PALoc 4			Comune di Muralto	
Stato della pianificazione	1	2	3		

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	272'000.-
Costi computabili	272'000.-
Costi non computabili	.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input type="checkbox"/> Cantone
	<input type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



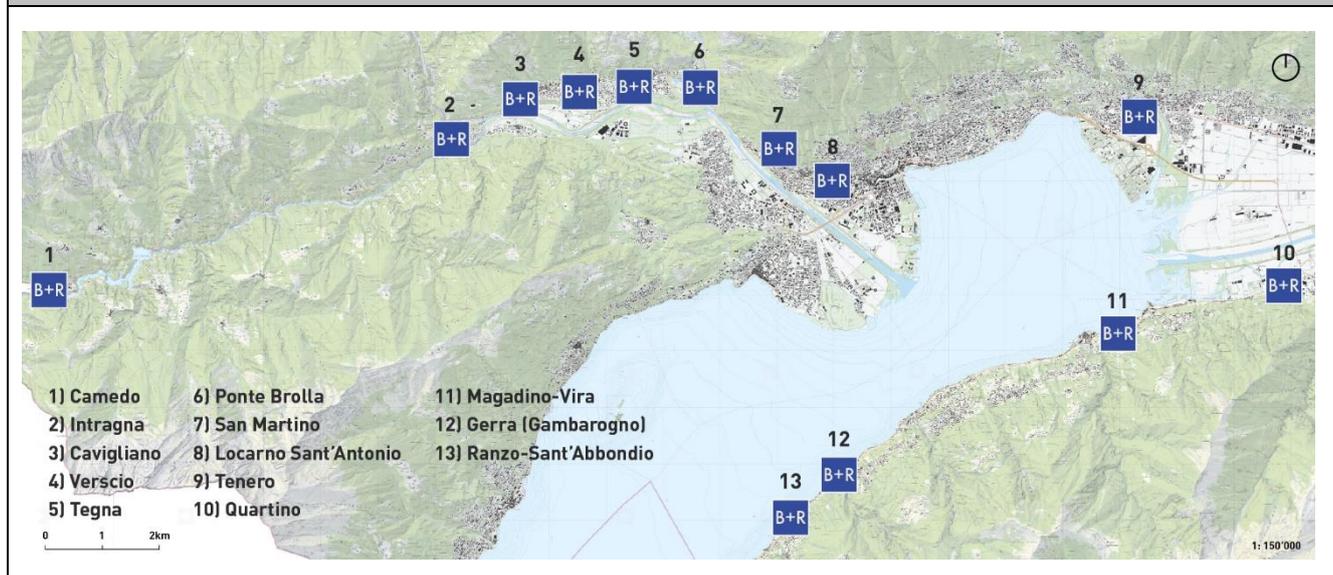
Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>Il passaggio a livello ferroviario tra Via Rabissale e Via S. Franscini a Muralto è un ostacolo importante per la mobilità lenta a Muralto (relazioni locali) e tra Minusio e Locarno (relazioni intercomunali / regionali). Con l'apertura della galleria di base AlpTransit del Monte Ceneri aumenterà il numero di treni in circolazione e quindi anche la frequenza della chiusura della barriera.</p> <p>Su richiesta dell'associazione PRO VELO Ticino il Comune si è impegnato a verificare la possibilità di migliorare il passaggio per i ciclisti e i pedoni.</p> <p>Attualmente è disponibile un sottopassaggio utilizzabile solo dai pedoni. Le rampe di scale sono abbastanza ripide e all'interno del sottopasso, sotto la ferrovia, non vi è illuminazione pubblica.</p> <p>Per migliorare l'accesso al sottopassaggio e per migliorare la qualità degli spazi pubblici della zona a vocazione residenziale il Municipio di Muralto propone la realizzazione di due elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - accesso al sottopasso esistente con la realizzazione di due lift sufficientemente capienti per trasportare biciclette e persone a mobilità ridotta (sedia a rotelle); - sistemazione dello spazio pubblico adiacente con lo spostamento dei posteggi pubblici verso ovest e mantenendo un passaggio per i veicoli di soccorso. <p>Nuova misura del PALoc 4.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
<ul style="list-style-type: none"> - favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile nell'agglomerato, risanando i punti critici della rete e migliorandone l'attrattività - la rete pedonale e ciclabile viene potenziata a seguito del potenziamento dell'offerta ferroviaria nel Locarnese (più treni da/per Locarno a partire dalla messa in servizio della galleria di base AlpTransit del Monte Ceneri). 	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> - la misura permette di aumentare l'attrattività degli spostamenti pedonali e ciclabili, sia pendolari (spostamenti utilitari) sia per il tempo libero (spostamenti di svago) nell'area centrale dell'agglomerato, pochi passi dalla stazione di Locarno; il traffico ferroviario regionale nel Locarnese è destinato ad aumentare a breve termine; - la misura permette di facilitare l'attraversamento dei binari ferroviari in territorio di Muralto, adeguando / rimodernando l'angusto sottopasso pedonale con due ascensori, per renderlo accessibile sia ai pedoni che ai ciclisti, oltre che più confortevole e sicuro; - la misura è congruente con la strategia settoriale trasporti e con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4). 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> - la misura agevola gli spostamenti con la mobilità lenta (pedonale e ciclabile) e favorisce di fatto gli spostamenti a piedi e in bicicletta, sia a scopo sia utilitario, sia di svago, sia per gli abitanti che per i visitatori dell'agglomerato; - la misura migliora la qualità dello spazio pubblico circostante. 	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> - la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la sistemazione dell'area del passaggio a livello, in particolare con la realizzazione di due nuovi ascensori. 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> - la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali 	sufficiente

Fattibilità
Studio di fattibilità a disposizione (Studio Lombardi SA, agosto 2020)
Situazione nel Piano direttore cantonale
<u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 “Agglomerato del Locarnese” e M10 “Mobilità lenta”. <u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d’esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.

 Potenziamento offerta B+R		Codice ARE: --	Codice PA: ML 25
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 3	ML 6 PALoc 3		
Ente responsabile	Comuni		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028		
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A Nuova misura PALoc 4	Comuni di: Locarno, Tenero-Contra, Gambarogno, Terre di Pedemonte e Centovalli	
Stato della pianificazione	1	2	3

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	390'000.-
Costi computabili	390'000.-
Costi non computabili	--
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura

Descrizione

La misura prevede la creazione di nuovi stalli per biciclette presso le fermate ferroviarie e/o il miglioramento della qualità degli stalli esistenti. In particolare, si prevede l'adozione di uno standard comune di realizzazione: stalli coperti e illuminati, con possibilità di legare il telaio e segnalazione degli spazi riservati alle sole biciclette, con distinzione da quelli riservati a moto/motocicli.

Ciò favorisce il comfort dell'utente, il mantenimento in buono stato delle biciclette in caso di maltempo durante la sosta, la possibilità di posteggio per tutte le tipologie di biciclette (anche quelle senza cavalletto) e un'adeguata protezione contro i furti, che favorisce anche il posteggio di modelli più costosi (tra cui le biciclette elettriche).

Esempio di struttura standardizzata come da descrizione:



Ubicazione e numero di posteggi per cicli previsti con questa misura:

Fermata ferroviaria	N. posteggi bici
Tenero*	18
Quartino**	6
Magadino-Vira	6
Gerra Gambarogno	6
Ranzo-Sant'Abbondio**	3
Locarno Sant'Antonio**	18
San Martino	12
Ponte Brolla**	6
Tegna**	9
Verscio	6
Cavigliano	6
Intragna	6
Camedo	6
Totale	108

* In aggiunta agli stalli esistenti.

** Gli stalli esistenti, non conformi allo standard descritto, vengono demoliti.

Si ricorda che, presso le seguenti stazioni o fermate ferroviarie, il miglioramento dell'offerta di stalli per bici è già previsto nell'ambito di altri progetti (la presente misura non comprende pertanto i relativi costi):

- Locarno misura TP CmP 1.B (PALoc 3);
- Solduno misura ML 6 (PALoc 3);
- Minusio misura CmP 3 (PALoc 2);
- Gordola progetto FFS;
- Riazzino progetto FFS;
- San Nazzaro misura TP 9.1 (PALoc 3).

Opportunità per l'agglomerato

La misura permette di incrementare il numero e la qualità degli stalli di sosta dedicati alle biciclette presso le fermate ferroviarie dell'agglomerato, favorendo l'intermodalità con il trasporto pubblico, in particolare quello ferroviario. La possibilità di parcheggiare la bicicletta in modo confortevole e sicuro è infatti una condizione importante per lo sviluppo della mobilità ciclabile quotidiana e per la sua integrazione nella catena di mobilità (primo e ultimo chilometro).

La misura contribuisce a sgravare la rete stradale dal traffico automobilistico, incentivando la mobilità lenta. Tale misura completa e rafforza il processo di promozione dell'intermodalità, avviato con il PALoc 2 e approfondito con il PALoc 3, in coerenza con la Strategia settoriale 2 "Sviluppo centripeto e trasporto pubblico".

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> • la misura migliora l'offerta di posteggi sicuri e attrattivi per biciclette presso le fermate ferroviarie e quindi favorisce l'integrazione della bicicletta nella catena di mobilità agevolando l'interscambio modale con il trasporto ferroviario 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> • la misura contempla un miglioramento dell'offerta di stazionamento per bici presso le fermate ferroviarie; essa contribuisce ad aumentare l'attrattività delle zone centrali dell'agglomerato, favorendo il contenimento della dispersione degli insediamenti 	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> • la misura contribuisce allo sviluppo della mobilità lenta grazie al miglioramento dell'offerta di stazionamento per le biciclette; la riduzione del traffico motorizzato e la moderazione delle velocità conseguenti a questo sviluppo hanno per effetto una diminuzione della quantità e della gravità degli incidenti su strada 	sufficiente
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> • la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali grazie al miglioramento dell'infrastruttura di parcheggio per biciclette a scopo pendolare / utilitario; inoltre, migliora la fruibilità di spazi naturali e zone ricreative di prossimità 	significativo

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita in uno studio cantonale specialistico su P+R e B+R.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

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

Necessità di aggiornamento del PD:

Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.