



Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e
della mobilità



Commissione intercomunale dei
trasporti del Locarnese e
Vallemaggia

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

PALoc - 104.2

Piano no.:

Scala : 1:1

Data : 25. 11. 2011

Modifiche :

Operatore :

Rapp | Trans

Rapp Trans AG
Uetlibergstrasse 132
CH 8045 Zürich
Tel. +41 43 268 60 30
Fax +41 43 268 60 40
www.rapp.ch

Piano no.: PALoc - 104.1

Progettato	Disegnato	Controllato
[GM]	[--]	[GM]

Dimensione A4

PALoc - Documento finale
Volume II: schede

Indice Volume II - Schede

Schede di comparto (CmP)	
CmP 1 Nodo intermodale stazione Locarno-Muralto.....	1
CmP 2 Porta Est – Tenero (comparto ex cartiera)	6
CmP 3 Nodo ferroviario TILO di Minusio	10
Schede paesaggio e insediamenti (PI)	
PI 1 Parco urbano del Delta della Maggia	15
PI 2 Sviluppo e riqualifica ex caserma di Losone	17
PI 3 Parco del Piano di Magadino	19
PI 4 Isole di Brissago	21
PI 5 Monte Verità.....	23
PI 6 Bosco di Maia – Arbigo	25
PI 7 Golene della Melezza e della Maggia	27
PI 8 Ponte Brolla	29
PI 9 Cardada.....	31
PI 10 Rivapiana	33
PI 11 Verbanella – Campo felice.....	35
PI 12 Parco botanico del Gambarogno e stagno Paron	37
PI 13 Riorganizzazione territoriale area di trasformazione Ascona-Losone	39
PI 14 Riorganizzazione territoriale area di trasformazione Locarno	41
PI 15 Polo di sviluppo economico di Riazzino – Promozione economica e riqualifica urbanistica	43
PI 16 Densificazione residenziale attorno alla stazione ferroviaria di Gordola	45
PI 17 Indirizzo prioritario e gestione delle residenze secondarie	47
Schede infrastrutture (INF)	
INF 1 Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno	49
INF 2 Introduzione modello UPI 50/30 a Minusio e Losone.....	52
INF 3 Introduzione modello UPI 50/30 (diversi Comuni).....	55
INF 4 Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino	58
INF 5 Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili Magadino-Dirinella e Brissago-Porto Ronco ...	61
INF 6 Ascona Borgo – Riassetto viario di Viale Papio.....	64
INF 7 Area di trasformazione Ascona-Losone – Riorganizzazione svincolo S. Materno.....	66
INF 8 Lungolago Muralto – Riassetto viario Lungolago Viale Verbano	68
INF 9 Miglioramento della sicurezza nell’attraversamento dei nuclei di Ronco s. Ascona e Tegna	70
INF 10 Miglioramento della sicurezza nell’attraversamento dei nuclei di Verscio e Cavigliano.....	72
INF 11 Messa in sicurezza delle tratte pericolose – Via Varesi, Locarno	74
INF 12 Messa in sicurezza delle tratte pericolose – Via Luini, Locarno	76
INF 13 Messa in sicurezza delle tratte pericolose – Via Simen, Minusio.....	78
INF 14 Messa in sicurezza delle tratte pericolose – Innesto centro scolastico, Ronchini di Aurigeno.....	80
INF 15 Polo di sviluppo economico Riazzino – Riassetto viario strada cantonale	82
INF 16 Posteggi pubblici dell’agglomerato, P&R – Strategia di gestione	84
INF 17 Galleria Moscia-Acapulco	86
INF 18 Viabilità e circonvallazione a Solduno	87
INF 19 Riorganizzazione della viabilità e del nodo intermodale di Ponte Brolla	89
Schede trasporti pubblici (TP)	
TP 1 Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno – Ascona – Losone	91
TP 2 Potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO	94
TP 3 Potenziamento dell’offerta di TP sulle linee regionali.....	96
TP 4 Potenziamento dell’offerta TP su gomma verso il nodo di Riazzino.....	98
Schede traffico lento (TL)	
TL 1 Asse di collegamento e di transizione a lago (fase A)	101

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

TL 2 Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato (fase A)	107
TL 3 Asse di collegamento e transizione a lago (fase B)	118
TL 4 Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato (fase B)	121
TL 5 Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato (fase C)	125
TL 6 Parcheggi per cicli nell'agglomerato	129

Nota: nelle schede si utilizza il termine "progetto preliminare", secondo la terminologia ARE. Con progetto preliminare si intende il progetto di massima.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Scheda di comparto	Nodo intermodale stazione Locarno – Muralto		CmP 1										
<p>Descrizione della misura</p>	<p>La stazione FFS/FART di Locarno-Muralto diventerà il terminale Alptransit del Locarnese e la porta d'entrata dell'agglomerato per chi vi giunge in treno. In questo contesto strategico si inserisce il progetto di valenza regionale di riorganizzazione della stazione FFS/FART.</p> <p>Per pianificare questo importante comparto è stato allestito un concorso urbanistico, i cui risultati sono stati ripresi in una variante di PR del comune di Muralto in fase di approvazione. Con il PALoc ci si prefigge di realizzare il piano d'indirizzo, integrandolo urbanisticamente al lungolago di Muralto, su cui è previsto una riqualifica tramite la riduzione dei posteggi e la creazione di una zona d'incontro (vedi misura INF 8).</p> <p>Il pacchetto di misure, coerenti con il disegno urbanistico del Piano particolareggiato, prevede la riqualifica del comparto in relazione al progetto di nodo dei trasporti pubblici regionali, di valorizzazione della stazione e del centro congressuale.</p> <p>La parte infrastrutturale rilevante prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ realizzazione di un autosilo interrato con funzione di P+R e di posteggio di appoggio ▪ riorganizzazione dei binari FFS secondo futura offerta ferroviaria TILO 2020 ▪ riorganizzazione del terminale BUS, TAXI, B+R, 2 ruote motorizzate e K+R ▪ realizzazione sottopasso pedonale di accesso ai binari e collegamento al lungolago <p>Le misure sono accompagnate da una sistemazione urbanistica e di moderazione del traffico lungo tutto il tratto di strada cantonale adiacente alla stazione, come pure dal rafforzamento dei collegamenti pedonali-ciclabili da/per il nodo d'interscambio.</p> <p>Il pacchetto di misure NODO INTERMODALE - STAZIONE LOCARNO-MURALTO si compone dei seguenti elementi (misure settoriali):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ riorganizzazione del nodo intermodale (misura infrastrutturale) ▪ riorganizzazione della mobilità lenta all'interno del comparto (misura traffico lento) ▪ realizzazione del Piano di indirizzo (misura pianificatoria) 												
<p>Priorità</p>	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C										
<p>Orizzonte di realizzazione</p>	<p>Lavori fino al progetto preliminare</p> <p>Inoltro progetto preliminare Confederazione</p> <p>Inizio dei lavori previsto</p> <p>Entrata in servizio prevista</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Priorità A</th> <th>Priorità B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2012</td> <td>2015</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>2016</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>2019</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>2022</td> </tr> </tbody> </table>	Priorità A	Priorità B	2012	2015	2014	2016	2017	2019	2018	2022
Priorità A	Priorità B												
2012	2015												
2014	2016												
2017	2019												
2018	2022												

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE



Opportunità

La misura favorisce:

- le condizioni di accessibilità e viabilità all'interno del comparto come pur l'interscambio TP/TP, TL/TP e TP/TIM, a vantaggio di una riduzione del traffico motorizzato e di una migliore mobilità per tutta la popolazione
- lo sviluppo del sistema della stazione ferroviaria di Locarno-Muralto, con annesse attività di servizio e commerciali per gli utenti del trasporto pubblico, contribuendo allo sviluppo centripeto dell'agglomerato
- la realizzazione di un centro congressuale di valenza regionale, utilizzabile anche per manifestazioni culturali e in particolare compatibile con le esigenze del Festival del film;
- la tutela del complesso della chiesa collegiata di San Vittore;
- la ricucitura del tessuto edilizio comunale (centro paese e riva lago), separato dal tracciato ferroviario, mediante la creazione di una "grande terrazse" e la formazione di nuovi percorsi pedonali a livello e sotterranei;
- la realizzazione di una struttura di parcheggio di appoggio al comparto, utilizzabile anche nel caso di manifestazioni sul lungolago;
- l'edificazione di strutture alberghiere e abitative in stretta simbiosi con il centro congressuale, la stazione e le aree insediative circostanti.

Questo intervento risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della qualità d'interscambio tra traffico individuale e trasporto pubblico e favorisce la mobilità lenta

Benefici

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

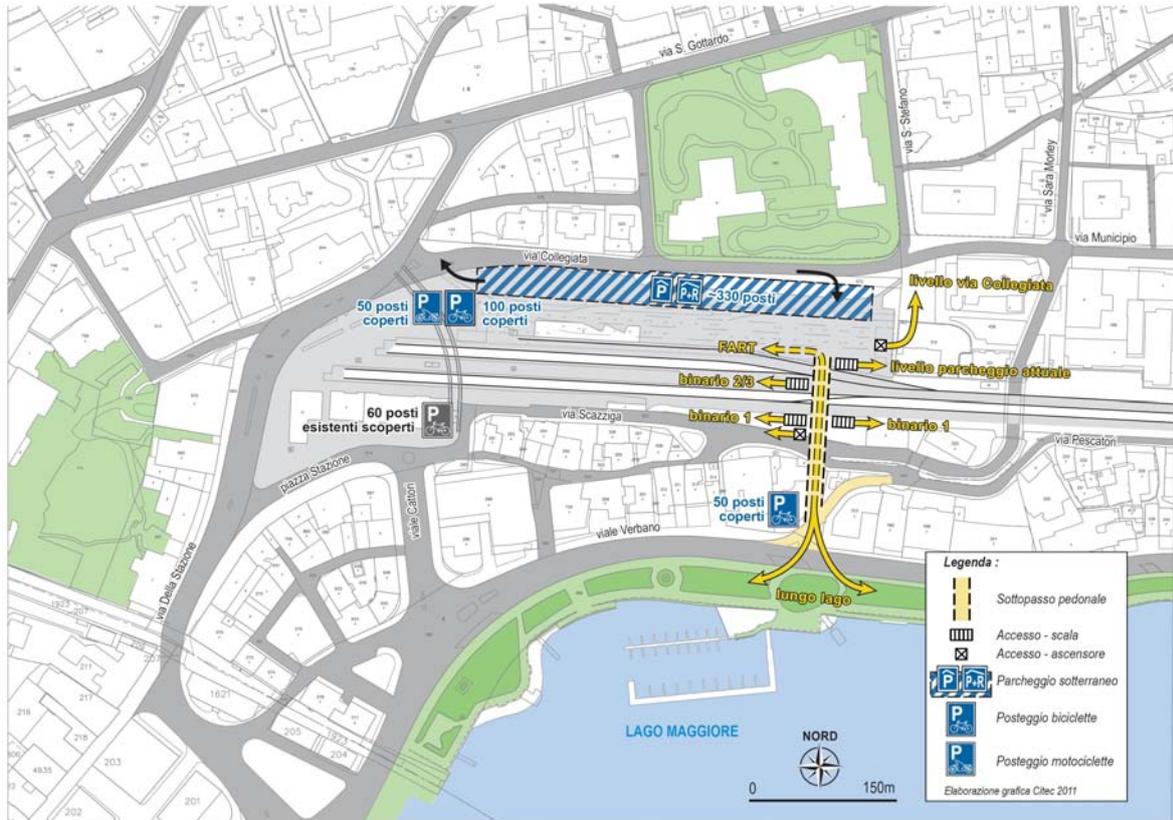
- CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (riorganizzazione nodo intermodale e riassetto stradale); miglioramento dell'intermodalità (posteggio di attestamento inteso quale elemento per favorire l'interscambio tra trasporto privato e trasporto pubblico)
- CE2: miglioramento della qualità degli spazi pubblici (riqualifica urbana degli spazi pubblici e del terminale di trasporti); inserimento di aree di sviluppo residenziale e lavorativo d'importanza locale e regionale, supportate da un trasporto pubblico efficiente; rafforzamento e potenziamento della vocazione turistica e culturale dell'agglomerato
- CE3: aumento della sicurezza (moderazione, separazione spaziale, riduzione velocità)
- CE4: riqualifica urbanistica del quartiere e miglioramento delle condizioni ambientali (emissioni CO2, rumore)

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

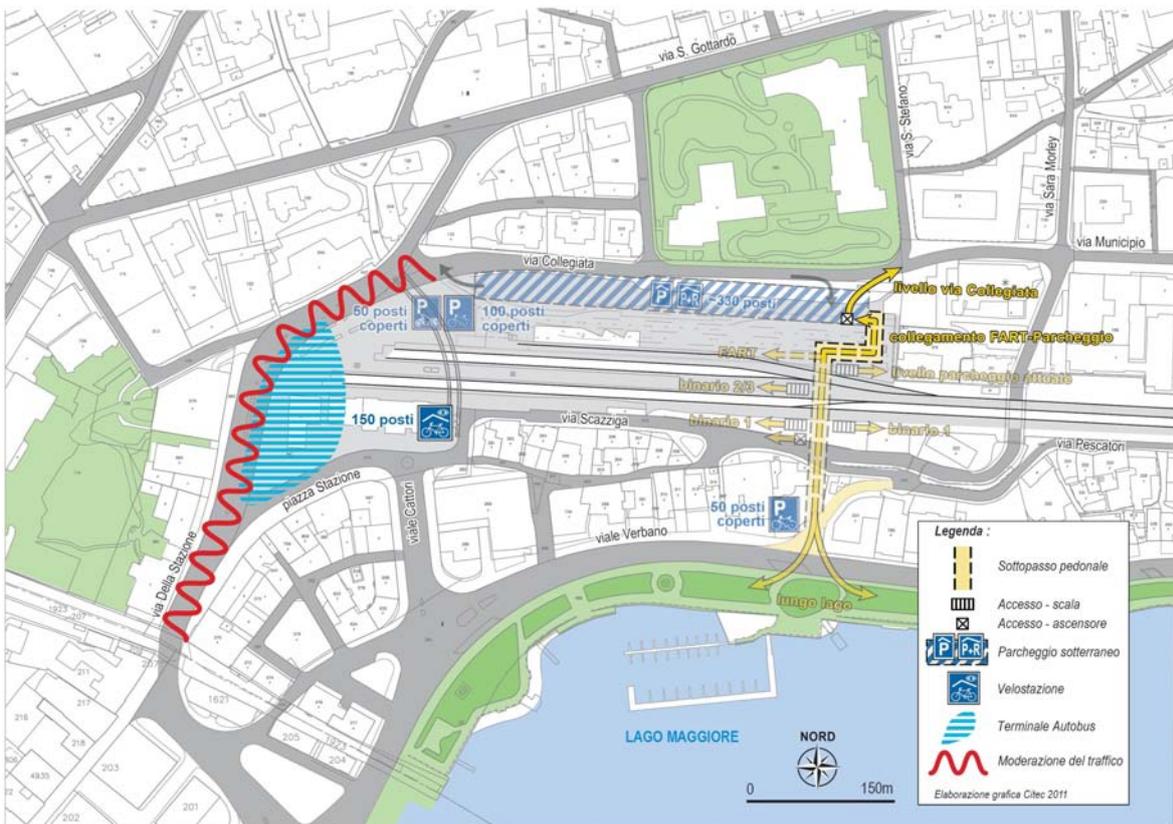
<p>Fattibilità e realizzazione a tappe</p>	<p>Il Municipio di Muralto e le FFS hanno verificato la fattibilità della riorganizzazione della viabilità abbinata al progetto di centro congressuale presso la stazione di Muralto mediante mandato di studio interdisciplinare avvenuto nel 2009. L'impostazione pianificatoria è poi stata consolidata con il Piano particolareggiato elaborato nel 2010. L'approfondimento tecnico dei singoli elementi che compongono il polo congressuale e di trasporto è attualmente in corso.</p> <p>In considerazione dell'ampiezza dell'intervento e nell'ottica di rispettare i tempi realizzativi, garantire il servizio all'utenza e fornire già da subito miglorie tangibili a livello di mobilità del comparto, le opere sono pianificate su orizzonti temporali distinti e suddivise in 2 fasi:</p> <p>Misure di LISTA A (CmP1.A):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ realizzazione autosilo interrato con funzione di P+R e di posteggio di appoggio (non finanziabile tramite PA) ▪ realizzazione sottopasso pedonale tra stazione FFS e lungolago ▪ formazione collegamento pedonale verticale da/per terrazza Chiesa S. Vittore (ascensore pubblico+scalinata) ▪ realizzazione posteggi coperti per biciclette + 2 ruote motorizzate <p>Misure di LISTA B (CmP1.B):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ riorganizzazione nodo intermodale (terminale BUS, TAXI e K+R, B+R, Velostation) ▪ prolungamento sottopasso pedonale verso stazione FART e autosilo (P+R e di appoggio) ▪ riassetto viario e moderazione strada cantonale antistante alla stazione 									
<p>Costi</p>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">LISTA A (CmP1.A)</td> <td style="text-align: right;">CHF 4'500'000.00</td> </tr> <tr> <td>LISTA B (CmP1.B)</td> <td style="text-align: right;">CHF 10'500'000.00</td> </tr> <tr> <td>TOTALE</td> <td style="text-align: right;">CHF 15'000'000.00</td> </tr> </table>				LISTA A (CmP1.A)	CHF 4'500'000.00	LISTA B (CmP1.B)	CHF 10'500'000.00	TOTALE	CHF 15'000'000.00
LISTA A (CmP1.A)	CHF 4'500'000.00									
LISTA B (CmP1.B)	CHF 10'500'000.00									
TOTALE	CHF 15'000'000.00									
<p>Dati quantitativi</p>	<p>Misure di LISTA A (CmP1.A):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Posteggio di attestamento (P+R) e di appoggio; ca. 330 stalli (non finanziabile dal PA) ▪ Posteggio B+R (150 stalli) e 2 ruote motorizzate (50 stalli); CHF 800'000.- ▪ Sottopasso pedonale tra stazione FFS e lungolago (L = 60 metri); CHF 3'400'000.- ▪ Collegamento verticale alla Piazza Collegiata (ascensore); CHF 300'000.- <p>Misure di LISTA B (CmP1.B):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminale BUS per linee urbane (in transito) e linee regionali (in attestamento), incluso posteggi TAXI e K+R (ca. 10 stalli) e prolungamento sottopasso pedonale verso stazione FART e autosilo (P+R e di appoggio); CHF 7'000'000.- ▪ Velostation (150 stalli); CHF 1'000'000.- ▪ Riassetto urbano e riqualifica strada cantonale - TGM 2007 (18'500 v/g); CHF 2'500'000.- 									
<p>Ente responsabile (per l'attuazione)</p>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input checked="" type="checkbox"/> Altro FFS						
<p>Ente finanziatore</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri						

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Misure LISTA A (CmP1.A)

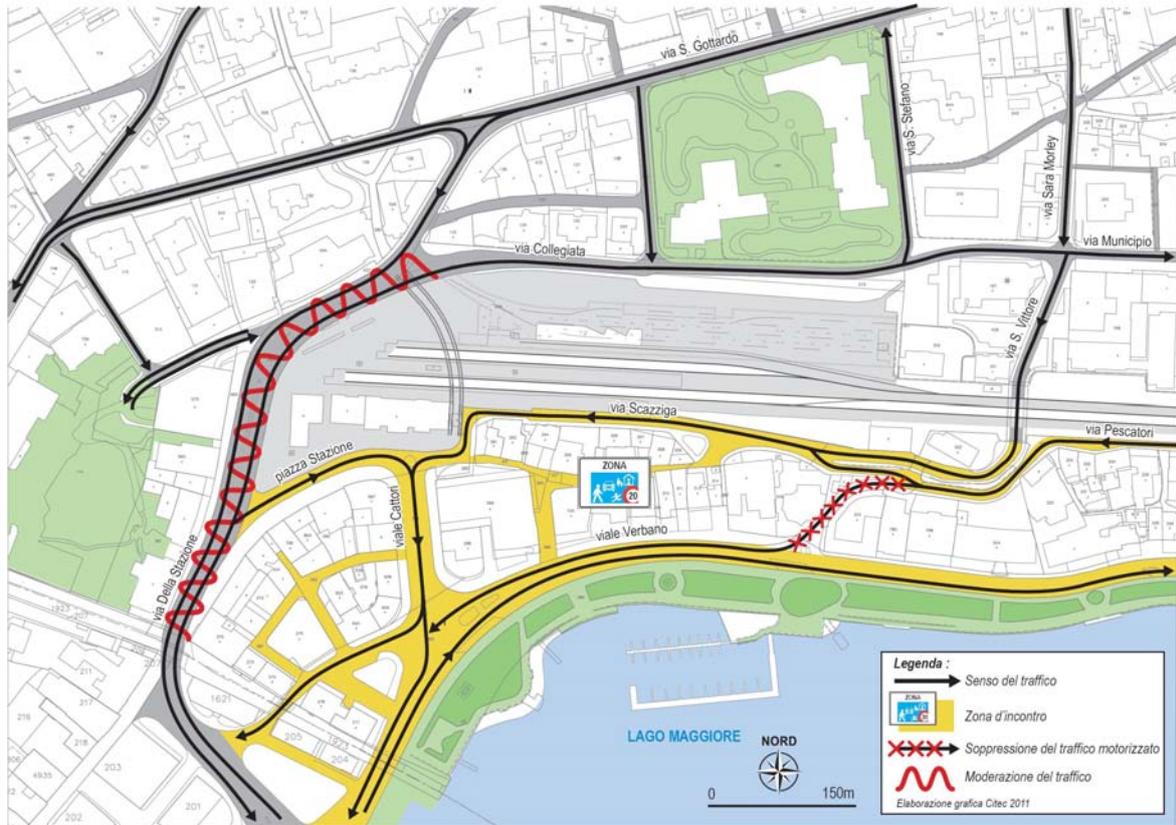


Misure LISTA B (CmP1.B)

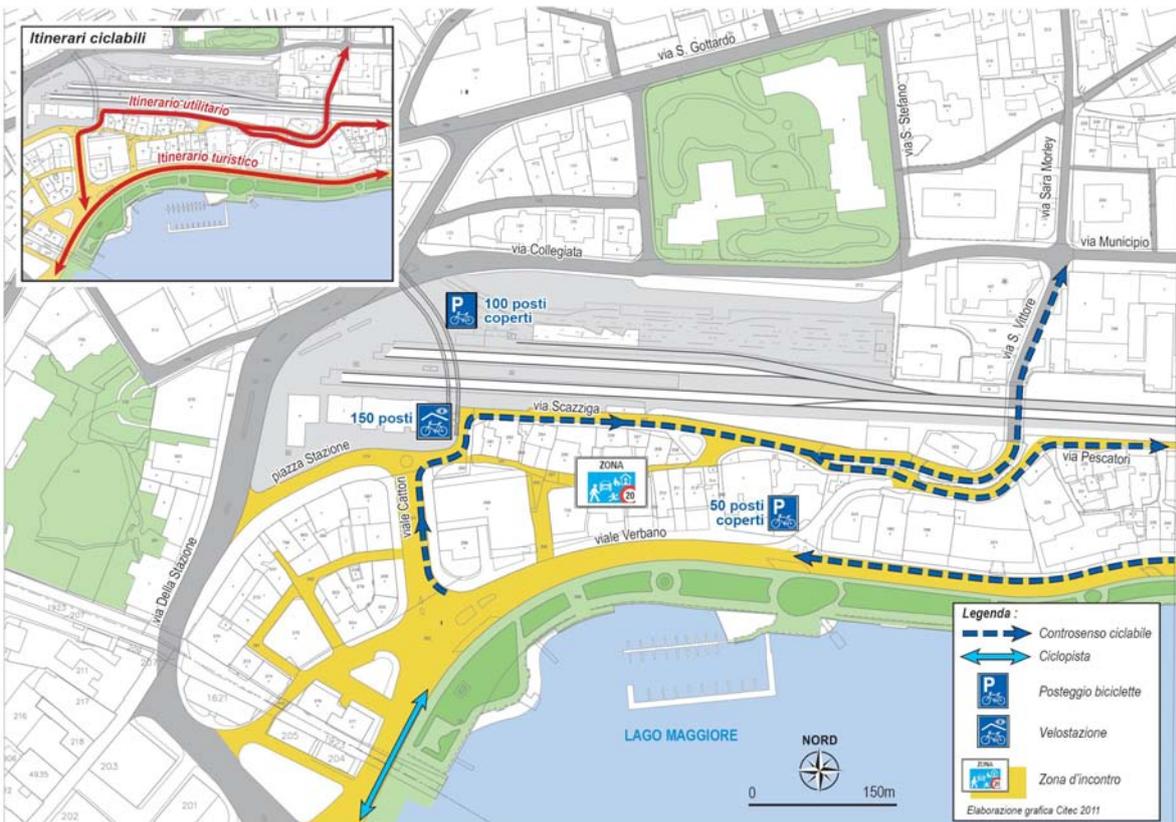


PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

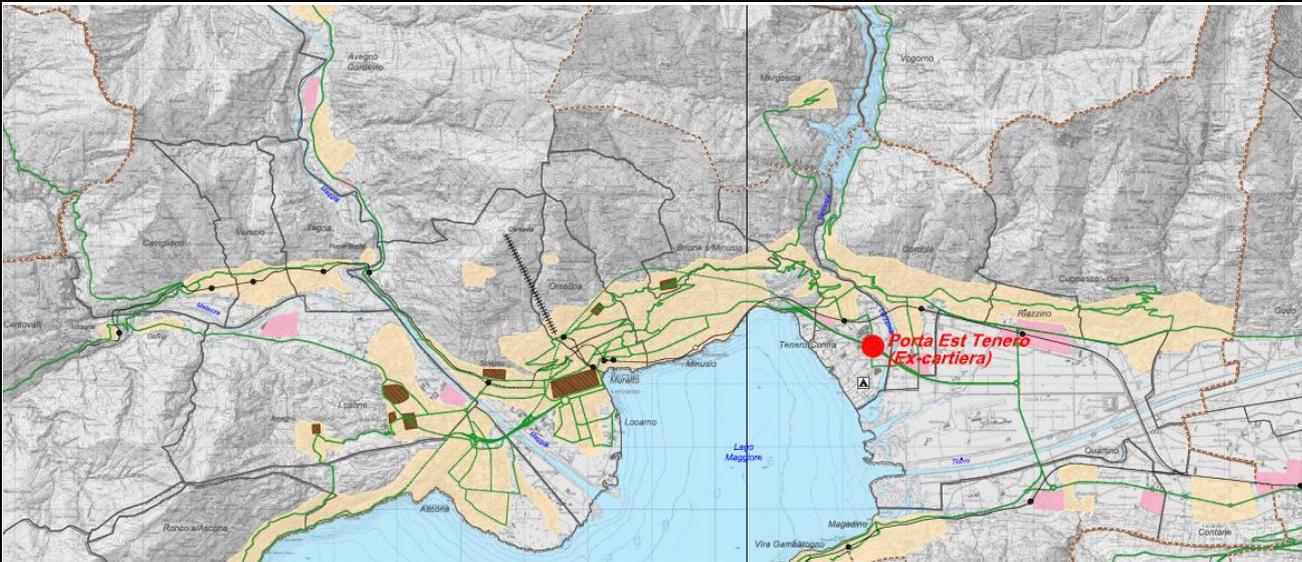
Gestione del traffico individuale



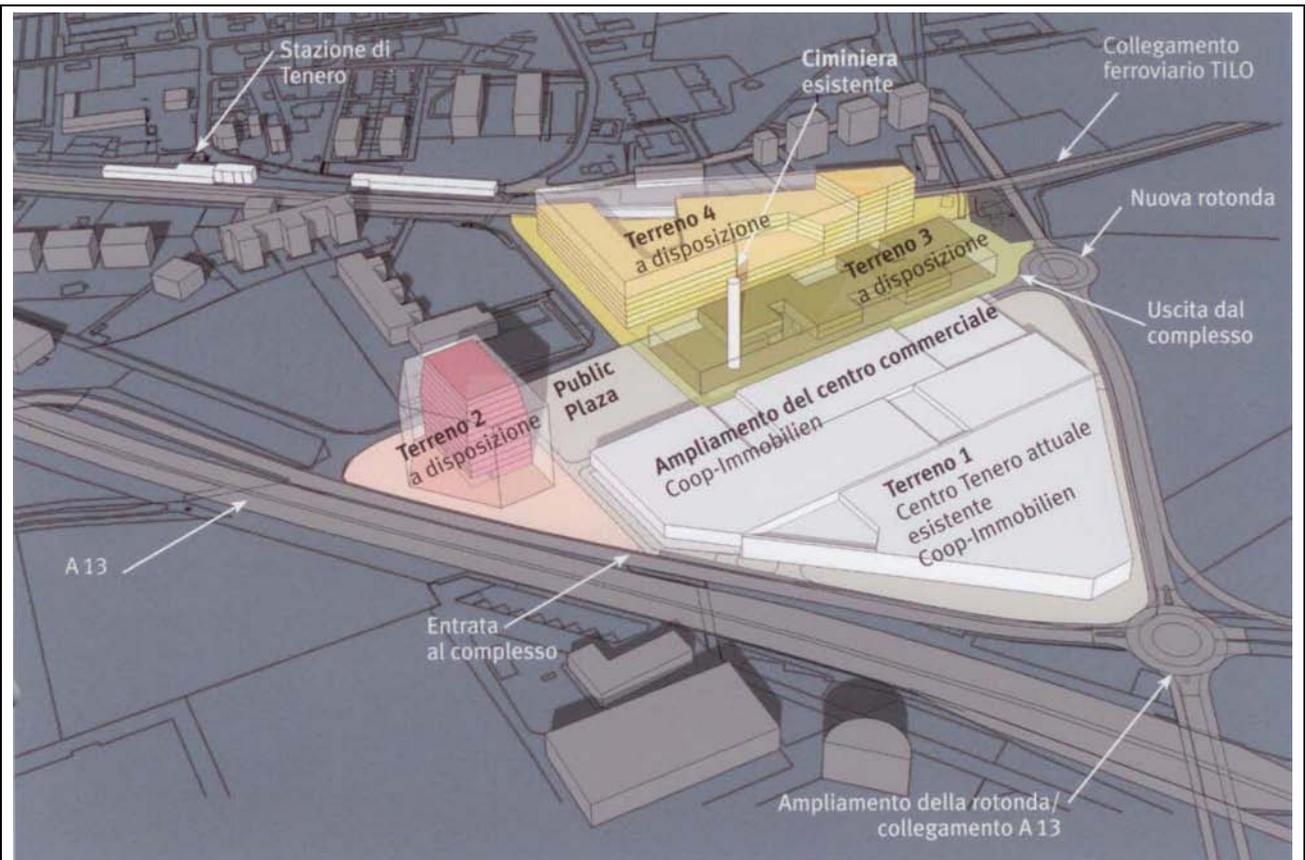
Gestione della mobilità lenta



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Scheda di comparto	Porta est – Tenero (comparto ex cartiera)		CmP 2												
<p>Descrizione della misura</p>	<p>Tramite la riqualifica del comparto, l'area dell'ex cartiera di Tenero fungerà in futuro da porta est dell'agglomerato, in particolare per chi giunge in automobile o in treno.</p> <p>L'abbandono di attività produttive storiche (cartiera), l'insediamento di grandi superfici di vendita (COOP), così come la stessa realizzazione della galleria Mappo-Moretina hanno creato le basi per la trasformazione dello specifico comparto territoriale. Il concetto urbanistico elaborato per la porta est prevede l'inserimento di uno spazio pubblico (Public Plaza) con mantenimento del vecchio camino della ciminiera, l'ampliamento del centro commerciale esistente, secondo modalità conformi al PD cantonale e di sicuro impatto positivo per il Comune e fornisce chiare indicazioni anche sul futuro delle rimanenti aree, intese come "riserva strategica" su cui sviluppare solo contenuti di interesse socio-economico locale e regionale.</p> <p>Il riassetto viario dello svincolo A13 di Tenero, come pure della rete stradale adiacente offre condizioni di viabilità e accessibilità adeguate ai nuovi insediamenti prospettati nel comparto Ex-Cartiera (GGT). Le misure contemplano la riorganizzazione dell'asse di Via Brere, come pure dei relativi raccordi e agganci all'A13 e ai comparti sportivi e di sviluppo adiacenti (Centro Sportivo Nazionale di Tenero, centro commerciale e insediamenti Ex-Cartiera), ed è completato dalla sistemazione di nuovi collegamenti di mobilità lenta.</p> <p>Il pacchetto di misure PORTA EST - TENERO (COMPARTO EX-CARTIERA) si compone dei seguenti elementi (misure settoriali):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riassetto viario svincolo A13 - comparto Via Brere - e rete di mobilità adiacente (misura infrastrutturale e di mobilità lenta) • Realizzazione concetto urbanistico (misura pianificatoria) 														
															
Priorità	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C												
Orizzonte di realizzazione			<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1193 1727 1337 1771">Priorità A</th> <th data-bbox="1337 1727 1479 1771">Priorità B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1193 1771 1337 1816">Lavori fino al progetto preliminare</td> <td data-bbox="1337 1771 1479 1816">2014</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1193 1816 1337 1861">Inoltro progetto preliminare Confederazione</td> <td data-bbox="1337 1816 1479 1861">2015</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1193 1861 1337 1906">Inizio dei lavori previsto</td> <td data-bbox="1337 1861 1479 1906">2017</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1193 1906 1337 1951">Entrata in servizio prevista</td> <td data-bbox="1337 1906 1479 1951">2019</td> </tr> <tr> <td></td> <td data-bbox="1337 1951 1479 1995">2022</td> </tr> </tbody> </table>	Priorità A	Priorità B	Lavori fino al progetto preliminare	2014	Inoltro progetto preliminare Confederazione	2015	Inizio dei lavori previsto	2017	Entrata in servizio prevista	2019		2022
Priorità A	Priorità B														
Lavori fino al progetto preliminare	2014														
Inoltro progetto preliminare Confederazione	2015														
Inizio dei lavori previsto	2017														
Entrata in servizio prevista	2019														
	2022														

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

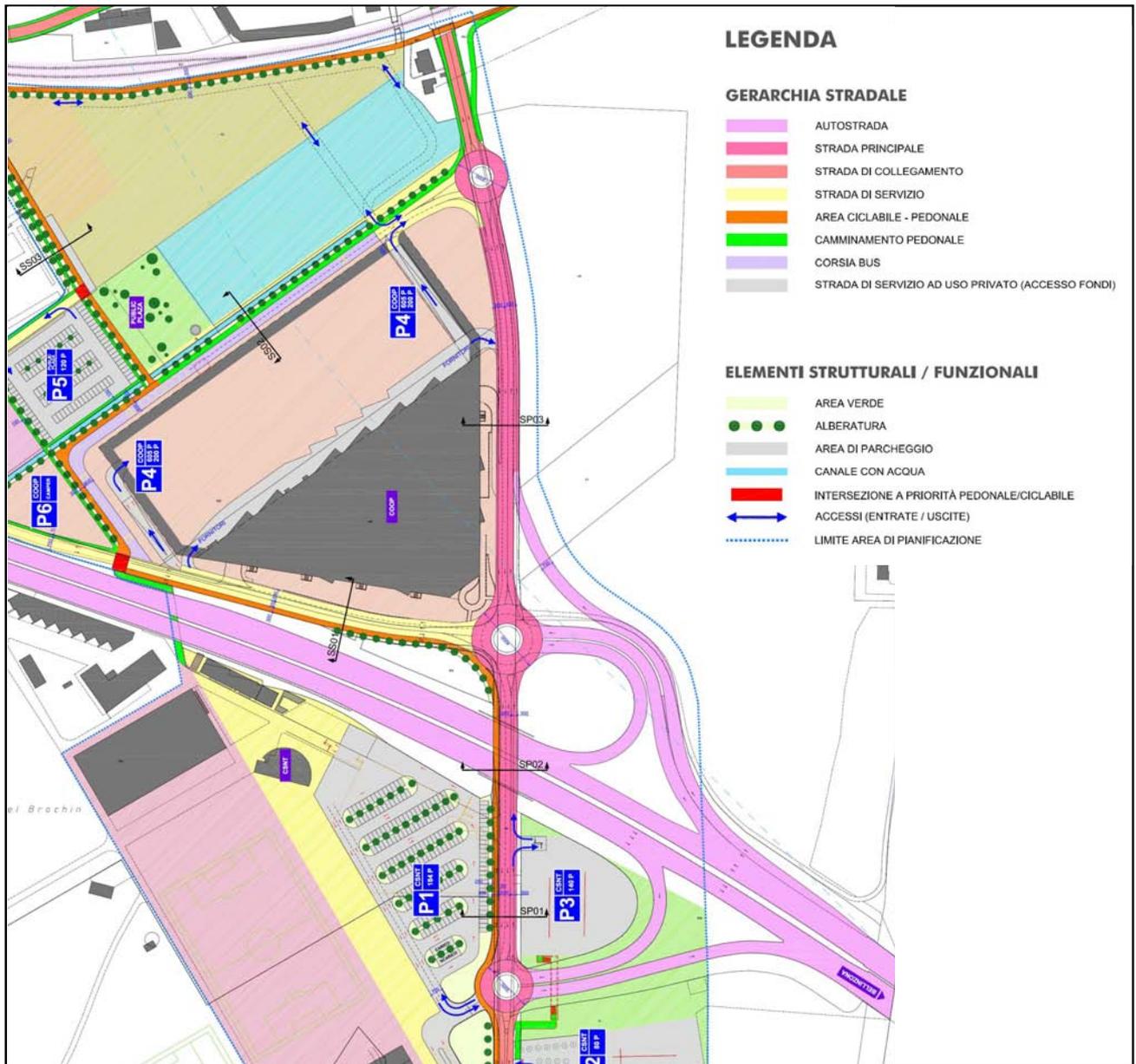


<p>Opportunità</p>	<p>La soluzione migliora le condizioni di gestione dei flussi di veicoli in entrata/uscita dal comparto Ex-Cartiera e favorisce la mobilità lenta predisponendo assi ciclabili-pedonali totalmente separati e non interrotti dal flusso di traffico motorizzato. In particolare in entrata al comparto la fluidità dei flussi è migliorata dalla presenza di corsie preferenziali; in uscita dal comparto, pur non potendo beneficiare di corsie preferenziali, si possono raggiungere condizioni di viabilità più fluide in considerazione della forte diminuzione del flusso secante in entrata. Per gli utenti del comparto Ex-Cartiera provenienti dalla rete locale, l'accesso al sedime deve necessariamente avvenire ancora da Via Ressighe, come tuttora, tramite l'entrata attuale; si tratta comunque di un flusso inferiore rispetto a quello proveniente dall'A13. Pure la rete di trasporto pubblico su gomma può beneficiare di corsie preferenziali e maggiore attrattività.</p> <p>Dal punto di vista degli insediamenti, il pacchetto di misure garantisce uno sviluppo sostenibile dell'area GGT con una migliore gestione del traffico veicolare, valorizza gli spazi attorno alla strada cantonale ed i comparti residenziali e lavorativi in prossimità della stazione TILO, come pure migliora e crea spazi pubblici di qualità a supporto delle aree commerciali, lavorative e residenziali dell'area.</p>
<p>Benefici</p>	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie alla riorganizzazione del vincolo A13 e della rete di accesso al comparto Ex-cartiera • CE2: promozione sviluppo centripeto insediamenti con inserimento di un'area di sviluppo lavorativo d'importanza locale e regionale (GGT) supportata da una rete efficiente di trasporto pubblico • CE3: aumento della sicurezza del traffico, grazie alla realizzazione di infrastrutture di gestione dei flussi ed alla separazione delle tipologie di utenti • CE4: riqualifica urbana e miglioramento condizioni ambientali (emissioni CO2, rumore)

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Fattibilità e realizzazione a tappe	<p>La soluzione richiede l'acquisizione di sedimi di proprietà privata; i maggiori interventi sono comunque previsti su terreni di proprietà pubblica o sul sedime stesso dell'Ex-Cartiera. La verifica di fattibilità viene sviluppata nell'ambito dell'approfondimento viario per la gestione del traffico nel comparto ex-cartiera (GGT) commissionato dal comune di Tenero in relazione all'allestimento della variante di PR per tale area; tale procedura è attualmente in corso.</p> <p>Le opere previste sono attuabili in 2 fasi distinte e meglio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - LISTA A (CmP 2.A): realizzazione rotonda CSNT al semi-svincolo Sud, formazione della terza corsia di circolazione in corrispondenza del sottopassaggio A13 e raddoppio della rotonda Coop al semi-svincolo Nord (opera non finanziata dal PA); questi primi interventi, oltre a migliorare l'attuale gestione critica dell'allacciamento Sud dello svincolo, permettono una migliore accessibilità alle strutture CSNT anche in funzione del suo futuro ampliamento; - LISTA B (CmP 2.B): riorganizzazione viaria dell'asse di Via Brere a Nord rispetto all'A13, collegamenti di mobilità lenta in funzione dell'insediamento dei nuovi contenuti considerati per il GGT. 			
Costi	LISTA A (CmP 2.A)		CHF 1'600'000.00	
	LISTA B (CmP 2.B)		CHF 2'400'000.00	
	TOTALE		CHF 4'000'000.00	
Dati quantitativi	superficie totale: 8 ha, superficie di vendita per GGT (da PD): max. 25'000 m2, di cui 13'000 m2 già realizzati			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input checked="" type="checkbox"/> Privati
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

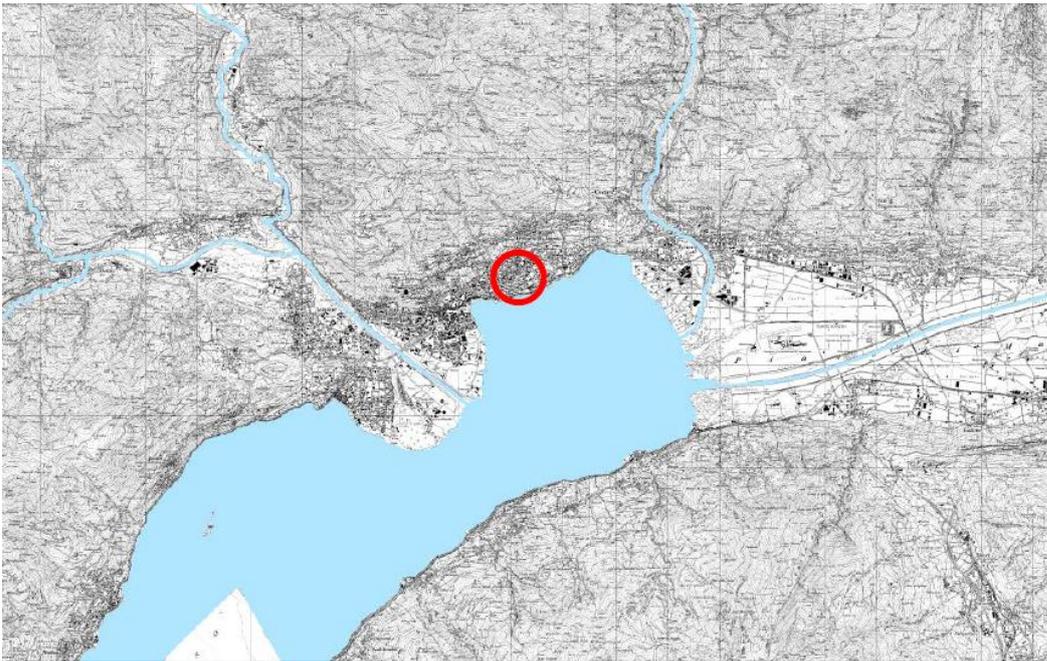
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

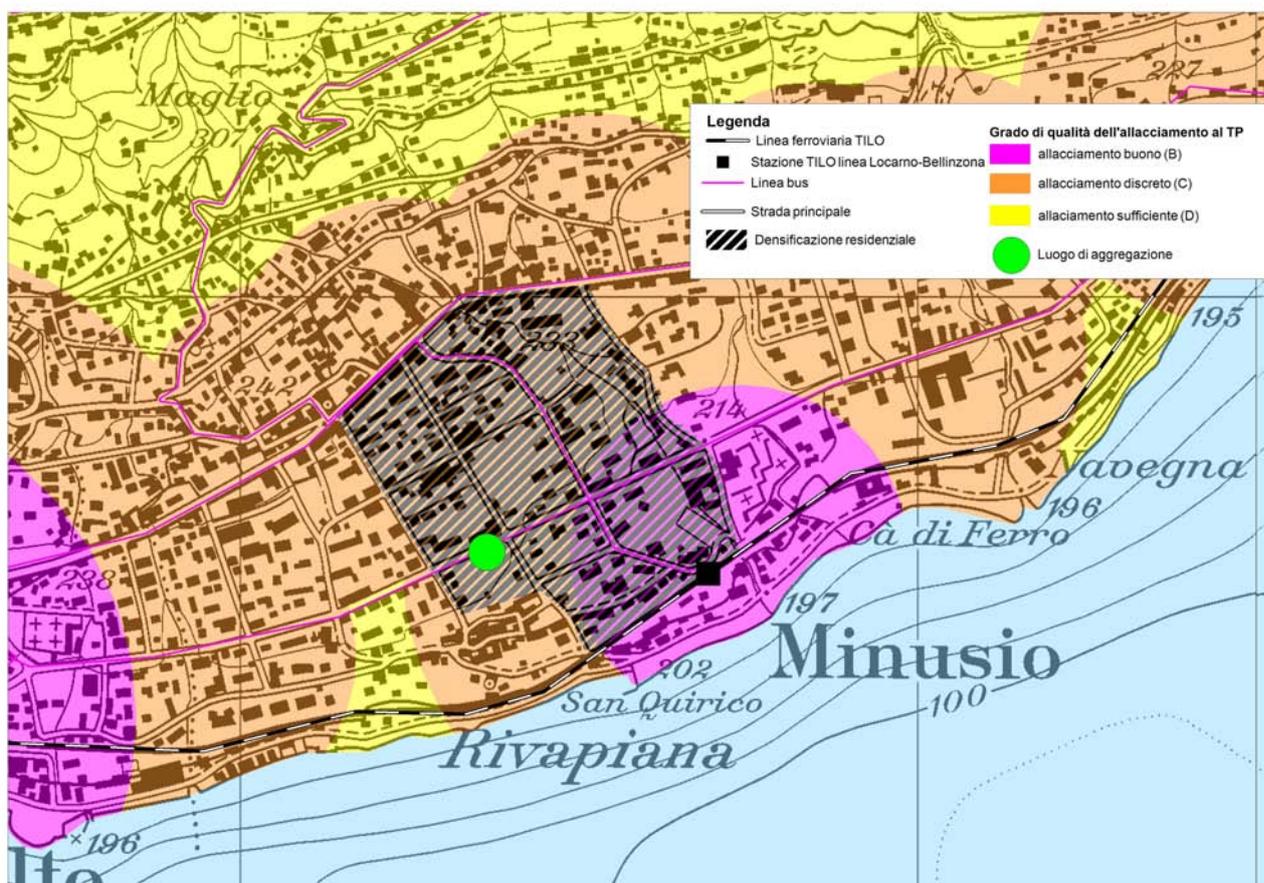
Scheda di comparto	Nodo ferroviario TILO di Minusio		CmP 3
Breve descrizione della misura	<p>La nuova fermata TILO di Minusio permetterà la riorganizzazione dell'accessibilità del comune Minusio coi trasporti pubblici. La nuova fermata servirà direttamente un importante quartiere residenziale dell'agglomerato e consentirà di accedere alla riva del lago. Attraverso la riorganizzazione della linea di bus urbana no. 2, che viene prolungata fino alla fermata TILO, si raggiunge il centro di Minusio in modo più diretto e veloce di oggi. L'attrattività del TP a Minusio viene notevolmente migliorata grazie alla connessione tra la linea 2 e la linea urbana 1 a Minusio Centro.</p> <p>A sostegno della strategia di densificazione elaborata per le aree attorno alle stazioni ferroviarie, sono previste misure di densificazione attorno alla nuova stazione di Minusio. Il PR prevede per il comparto identificato una destinazione residenziale semi-intensiva (per lo più R3 e R4) e quindi idonea per una densificazione. L'indice di sfruttamento massimo (contenibilità del PR) viene mantenuto invariato, ma tramite l'individuazione di strumenti pianificatori adatti (p.es. inserimento di indice di sfruttamento minimi allo 0,6 / 0,8 e realizzazione di un piano di quartiere), vengono inserite residenze di qualità con misure di densificazione a cui si affianca una strategia di promozione dell'alloggio primario a prezzi accessibili per i residenti</p> <p>Inoltre, all'interno del comparto di densificazione, trovano spazio luoghi d'aggregazione che contribuiscono all'aumento della qualità urbanistica e dell'attrattiva del quartiere.</p> <p>Il pacchetto di misure Nodo ferroviario TILO di Minusio si compone dei seguenti elementi (misure settoriali)</p> <ul style="list-style-type: none"> • fermata TILO, incluso accessi per bici/pedoni e posteggi bici (40 posti); collegamento ciclabile lungo via dei Paoli • prolungamento linea 2, nodo d'interscambio Minusio Centro e fermata bus stazione Minusio • riorganizzazione linea 2 • nuova linea 4: Orselina - Monti della Trinità - Piazza Castello - Lido di Locarno • densificazione residenziale 		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare	2013	
	Inoltro progetto preliminare Confederazione	2014	
	Inizio dei lavori previsto	2017	
	Entrata in servizio prevista	2019	

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

	
<p>Opportunità</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Con la realizzazione di una fermata TILO nel comune di Minusio si colma una lacuna del TP dell'agglomerato locarnese e si sviluppa un'area residenziale idonea per la densificazione aumentando anche la qualità urbanistica del quartiere (realizzazione di un luogo di aggregazione) ▪ Il servizio della "stazione Minusio" attraverso collegamenti diretti con cadenza di 15 minuti verso Bellinzona e di 30 minuti verso Lugano - Mendrisio aumenta l'attrattività del comune di Minusio. ▪ Il dislocamento e il prolungamento della linea 2 fino alla "stazione Minusio" consentono il raggiungimento diretto del centro e delle zone alte di Minusio. ▪ Attraverso la nuova fermata della linea 2 a Minusio Centro si creano dei punti ideali di trasbordo sulla linea 1 sull' "asse forte". ▪ La misura favorisce il decongestionamento della rete viaria, grazie al potenziamento delle reti di mobilità lenta e pubblica in corrispondenza con le aree densificate;
<p>Benefici</p>	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie in particolare ai seguenti elementi: connessione tra i sistemi di trasporto subordinati e al contemporaneo potenziamento dell'offerta e riqualifica dei nodi intermodali. L'ottimizzazione della catena dei trasporti apporta un accorciamento dei tempi di viaggio, aumentando così l'efficienza e l'attrattività del TP; conseguente diminuzione del traffico veicolare a favore del TP (e del TL) - CE2: promozione sviluppo centripeto degli insediamenti (qualità degli spazi pubblici), grazie alla riqualifica urbana ed alla maggiore attrattività dei centri abitati: densificazione mirata e qualitativa, con spazi pubblici di qualità, supportata da un trasporto pubblico efficiente - CE3: miglioramento in generale della sicurezza del sistema dei trasporti grazie al potenziamento del TP, vettore più sicuro rispetto al TIM - CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie all'auspicato trasferimento di utenza dal TIM al TP (potenziato)
<p>Fattibilità</p>	<p>La fattibilità della stazione Minusio è data.</p> <p>La riorganizzazione della linea 2 è tecnicamente fattibile.</p> <p>Le misure di densificazione secondo gli intenti promossi dal PALoc vengono approfondite e tramutate in atti di pianificazione locale (PR).</p>

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Costi	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastrutture per il pubblico alla stazione Minusio con posteggi bici, accessi ciclopedonali e fermata dell'autobus: 5,4 mio CHF • Le misure di densificazione non sono finanziabili tramite PA 																											
Dati quantitativi	<p>superficie residenziale toccata dalla densificazione residenziale: ca. 20 ha</p> <p>Carico passeggeri/giorno delle linee bus (TFM)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Scenario Trend</th> <th>Scenario obiettivo</th> <th>Modifica</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Brione (via Brione)</td> <td>401</td> <td>579</td> <td>+ 44%</td> </tr> <tr> <td>Muralto (Via Attilo Balli)</td> <td>600</td> <td>486</td> <td>- 19%</td> </tr> <tr> <td>Minusio (Via Verbano)</td> <td>0</td> <td>667</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Locarno (Via ai monti)</td> <td>774</td> <td>949</td> <td>+ 23%</td> </tr> <tr> <td>Locarno (Via Ballestra)</td> <td>1'786</td> <td>2'379</td> <td>+ 33%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Utenti stazione Minusio (scenario obiettivo): 2'668 passeggeri/giorno</p>					Scenario Trend	Scenario obiettivo	Modifica	Brione (via Brione)	401	579	+ 44%	Muralto (Via Attilo Balli)	600	486	- 19%	Minusio (Via Verbano)	0	667		Locarno (Via ai monti)	774	949	+ 23%	Locarno (Via Ballestra)	1'786	2'379	+ 33%
	Scenario Trend	Scenario obiettivo	Modifica																									
Brione (via Brione)	401	579	+ 44%																									
Muralto (Via Attilo Balli)	600	486	- 19%																									
Minusio (Via Verbano)	0	667																										
Locarno (Via ai monti)	774	949	+ 23%																									
Locarno (Via Ballestra)	1'786	2'379	+ 33%																									
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro																								
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri																								



Perimetro indicativo dell'area di densificazione

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

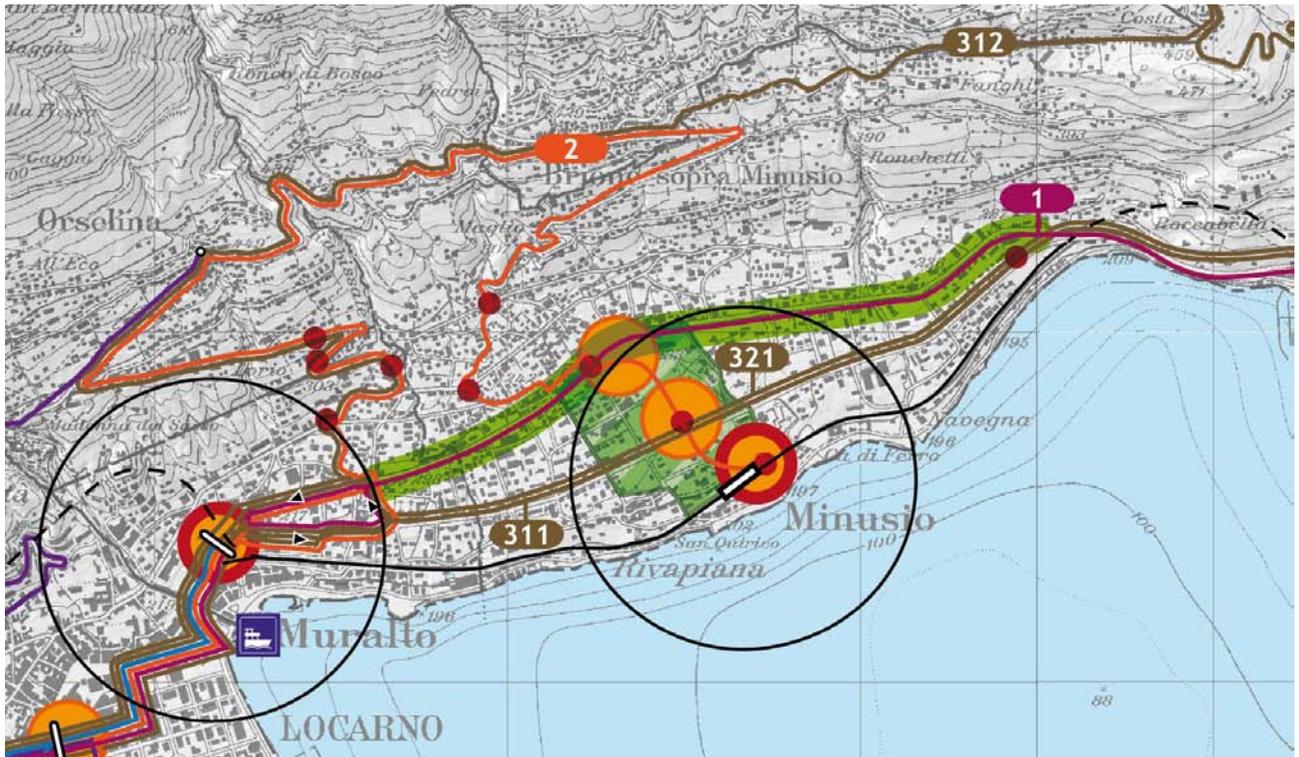


Immagine: Rete trasporto pubblico su gomma e fermata TILO a Minusio

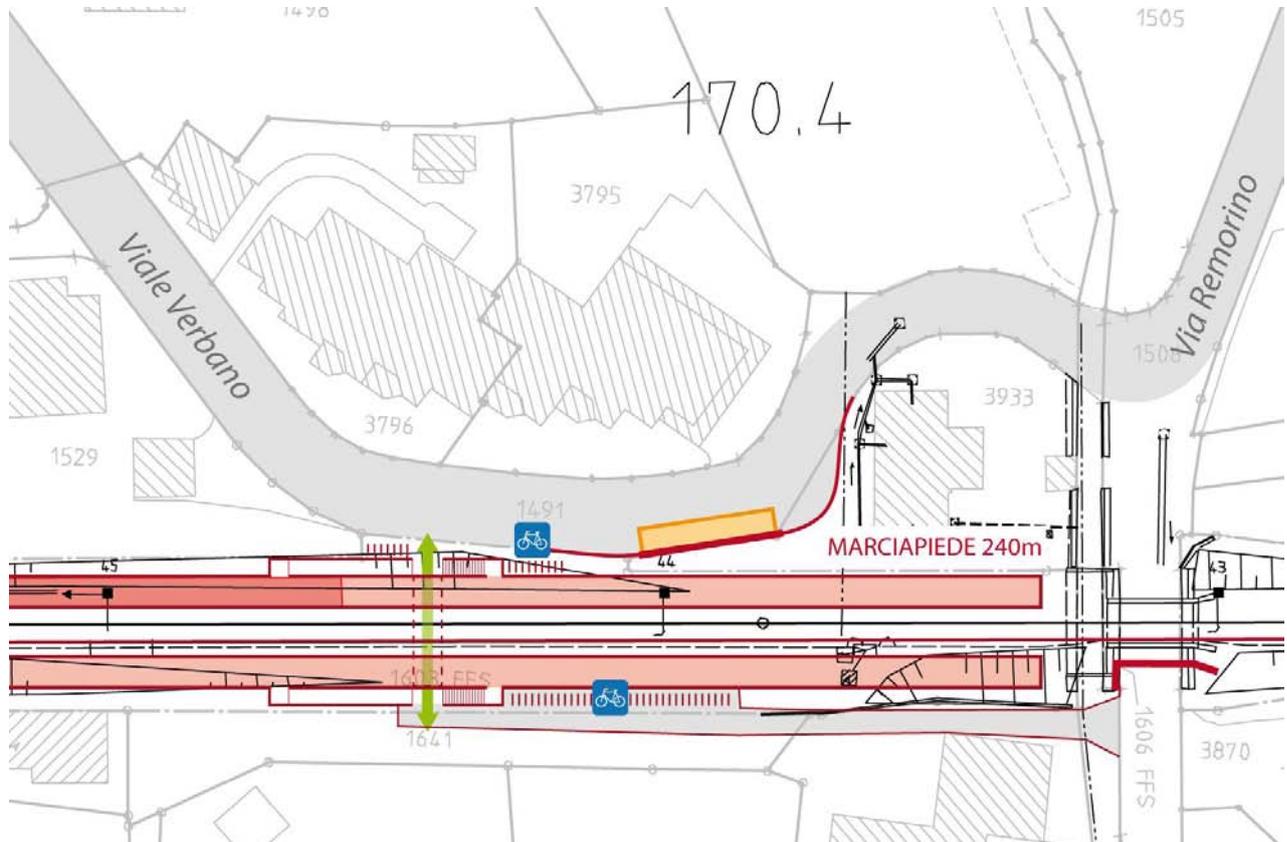


Immagine: Stazione Minusio con accessi, posteggi bici e fermata Bus

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE



Immagine: rete bus e nodi d'interscambio Minusio centro e Via Simen



Immagine: collegamento per il traffico lento: Minusio centro – fermata TILO di Minusio, realizzazione di un percorso ciclabile (corsie ciclabili e segnaletica), lungo l'asse Via dei Paoli – Via degli Olmi – Viale Verbano (fermata TILO)

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Paesaggio e insediamenti	Parco urbano del Delta della Maggia		PI 1
Breve descrizione della misura	<p>La principale misura per la valorizzazione dell'area è la realizzazione di un parco del Delta della Maggia. I contenuti del parco si caratterizzano nel seguente modo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Area naturale e/o protetta: aree naturali, sottoposte a protezione di carattere nazionale o comunale. ▪ Area agricola: area a contenuti agricoli (viticoli e non) ▪ Area di svago attrezzata: parchi attrezzati, parchi botanici, bagni pubblici, campeggi, ecc. ▪ Area di svago naturale: bosco e prati liberi (parziale sfruttamento agricolo) <p>Il traffico interno è ciclopeditone, con traffico veicolare limitato al traffico agricolo e di servizio. Elementi in contrasto con il parco (p.es. depuratore) saranno eliminati. Il grado di sensibilità al rumore viene definito dove necessario pari al grado I.</p>		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione	2° quadriennio		
			
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'area centrale del Delta della Maggia viene valorizzata come polmone verde del polo urbano dell'agglomerato e funge da principale area di svago di prossimità per i comuni di Locarno e Ascona e da attrazione turistica. ▪ La fruizione, l'accesso a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico è consentito, l'accesso veicolare regolato (formazione di aree di parcheggio nelle porte di entrata al parco). ▪ Tramite il collegamento principale della mobilità lenta in riva al lago e altri collegamenti ciclopeditoni quest'area è messa in rete con gli altri principali parchi urbani. ▪ Salvaguardare e potenziare le reti ecologiche, proteggere le aree naturali e agricole (p.es. inserendo gradi di sensibilità al rumore I). 		

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	<ul style="list-style-type: none"> I quartieri residenziali intensivi di Locarno e Ascona beneficiano di un'importante area di svago che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita (CE2). L'agricoltura e le componenti naturali vengono salvaguardate e valorizzate (CE4). Il Parco del Delta della Maggia, con le sue componenti attrezzate (lidi, centri sportivi, ecc) e naturali (foce e golene della Maggia), funge da ulteriore elemento di attrazione per i turisti, anche in nell'ottica dello sviluppo del turismo giornaliero favorito dalla realizzazione di Alptransit. 			
Fattibilità	I Comuni di Ascona e Locarno sono responsabili della realizzazione del Parco tramite i propri PR.			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	superficie: 150 ha			
Procedura	PR			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni Ascona, Locarno	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

Perimetro area di svago



Perimetro Parco del Delta della Maggia (indicativo)

Destinazione delle superfici (indicative):

- area naturale e/o protetta
- area agricola
- area di svago attrezzata
- area di svago naturale

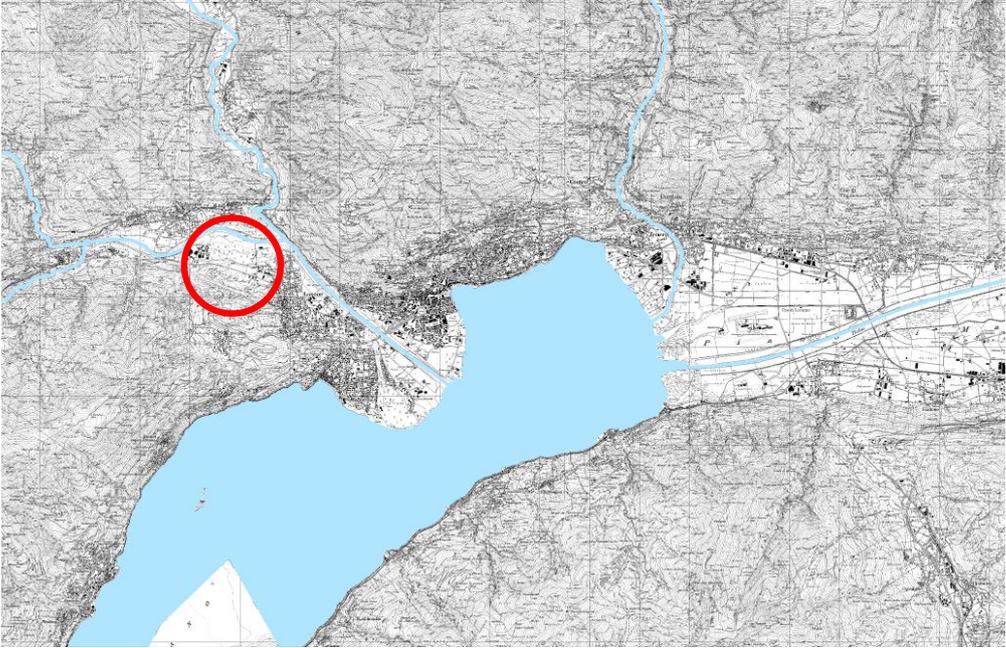
Asse di transizione Riva del Lago

- Porta d'entrata al Parco



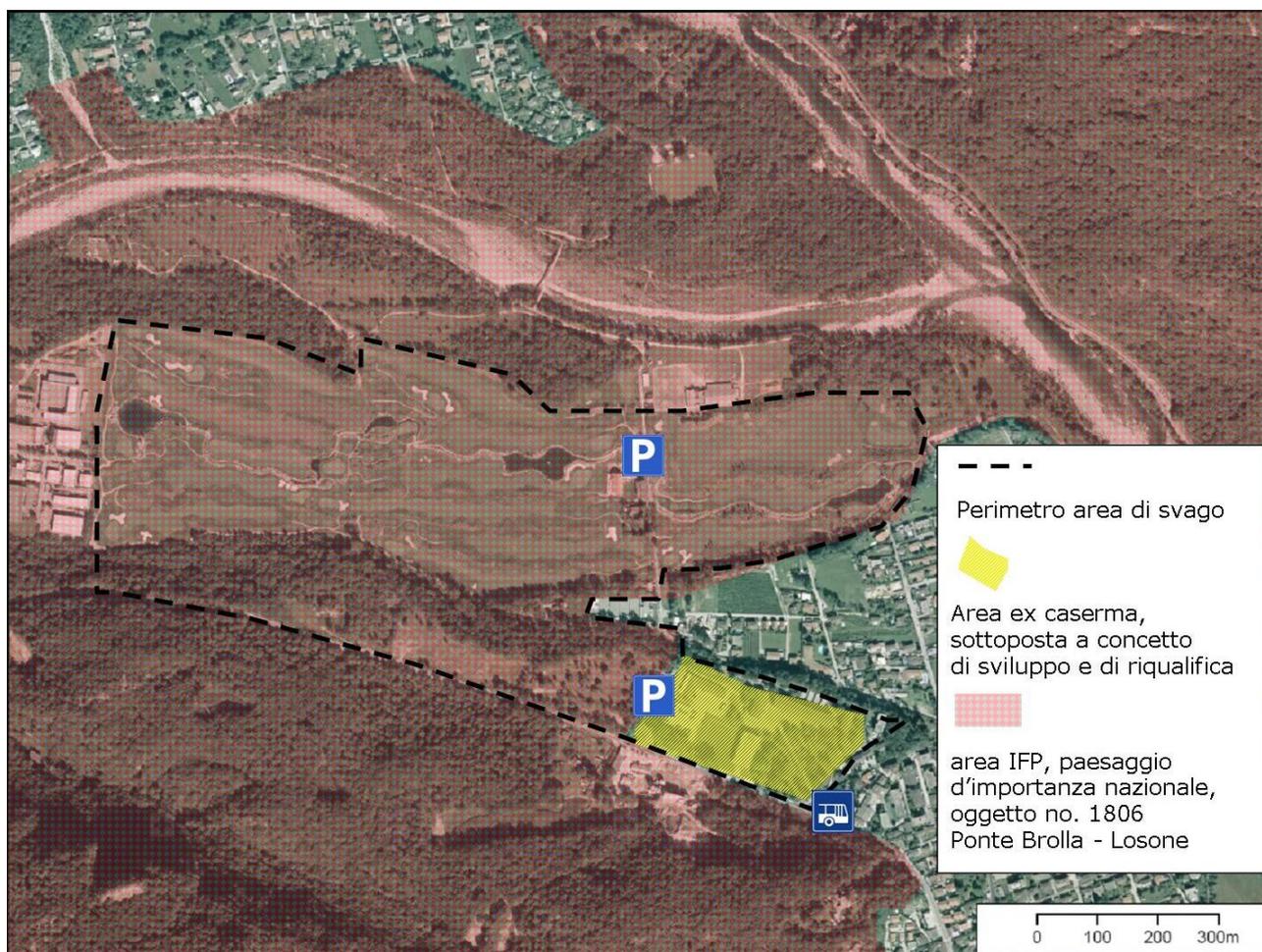
Perimetri e destinazioni delle aree indicativi e non vincolanti

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Paesaggio e insediamenti	Sviluppo e riqualifica ex caserma di Losone	PI 2
Breve descrizione della misura	<p>Con il concetto di sviluppo e riqualifica dell'area dell'ex caserma ci si pone l'obiettivo di riqualificare l'area militare dismessa, inserendovi nuovi contenuti di valenza regionale, tra i quali dovrebbero trovare spazio il museo del territorio e la porta d'entrata del futuro parco nazionale del Locarnese.</p> <p>Oltre a definire i contenuti dell'area, con il concetto si verificherà la contenibilità delle destinazioni dell'area, mettendola in relazione al numero di movimenti veicolari creati e al possibile trasferimento di questi ultimi sul trasporto pubblico, e, infine, si prenderanno delle misure per salvaguardare da ripercussioni ambientali il territorio e il paesaggio.</p>	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	1° quadriennio	
		
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Salvaguardare un parco urbano in prossimità dell'abitato. ▪ L'inserimento di attività legate al territorio (museo del territorio e porta d'entrata al futuro Parco nazionale del Locarnese) contribuisce a rilanciare un'area dismessa. ▪ La fruizione, l'accesso a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico è consentito, l'accesso veicolare regolato (formazione di aree di parcheggio nelle porte di entrata al parco). Tramite percorsi pedonali e ciclabili locali e regionali, l'area è messa in rete con gli altri principali parchi urbani. ▪ Salvaguardare e potenziare le reti ecologiche, proteggere le aree naturali e adempiere agli indirizzi dell'inventario federale per la protezione del paesaggio. 	
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il quartiere residenziale semi-intensivo di Losone beneficia di un'importante area di svago che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita (CE2). ▪ Le componenti naturali vengono salvaguardate e valorizzate (CE4). ▪ L'inserimento del museo del territorio e della porta d'entrata del Parco nazionale del Locarnese creano posti di lavoro e fungono da attrazione per i turisti, anche in nell'ottica dello sviluppo del turismo giornaliero favorito dalla realizzazione di Alptransit. 	
Fattibilità	<p>Il Comune di Losone in accordo con il proprietario dell'area (Armasuisse) elabora le necessarie misure di PR.</p>	

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	Superficie: area di svago = ca. 61 ha / area ex caserma = ca. 7 ha			
Procedura	PR			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni Losone	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri



Perimetri delle aree indicativi

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Paesaggio e insediamenti	Parco del Piano di Magadino		PI 3
Breve descrizione della misura	<p>Per valorizzare e proteggere i contenuti naturalistici e paesaggistici del Piano di Magadino si è deciso di creare un Parco del Piano, così da indirizzarne lo sviluppo verso un paesaggio multiforme a carattere prevalentemente aperto e rurale, di qualità, in cui vi sia integrazione tra il settore primario, le attività del tempo libero e la tutela degli ambienti naturali. Il concetto di mobilità (porte d'accesso, punti informativi, servizio TP, percorsi della mobilità lenta -> cfr. schede TL2 e TL 5) è coordinato con il PAB e con il PALoc e integrato negli stessi.</p> <p>La realizzazione del Parco avviene tramite elaborazione di un PUC (Piano d'utilizzazione cantonale) quale atto pianificatorio coordinato per le interesse di carattere sovra comunale, in applicazione all'Ordinanza sulle zone palustri d'importanza nazionale.</p>		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C		
Orizzonte di realizzazione	1° quadriennio		
			
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Valorizzare le qualità paesaggistiche del Parco, promuovendone la varietà e la ricchezza ▪ Rafforzare il settore agricolo e sostenere le aziende che operano nel Parco, favorendone la collaborazione ▪ Proteggere, gestire e promuovere le componenti naturali e le funzioni ecologiche ▪ Valorizzare il Parco quale area di svago di prossimità e quale componente dell'offerta turistica regionale ▪ Promuovere le sinergie tra agricoltura, natura e svago ▪ Garantire una mobilità coordinata con gli obiettivi del Parco ▪ Migliorare la qualità ambientale all'interno del Parco ▪ Informare e sensibilizzare sui contenuti e i valori del Parco 		

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ I quartieri residenziali lungo i versanti del Piano di Magadino beneficiano di un'importante area di svago che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita (CE2). ▪ L'agricoltura e le componenti naturali vengono salvaguardate e valorizzate (CE4). ▪ Il Parco del Piano, con le sue componenti attrezzate e naturali, funge da ulteriore attrazione per i turisti, anche in nell'ottica dello sviluppo del turismo giornaliero favorito dalla realizzazione di Alptransit. 			
Fattibilità	Consultazione pubblica conclusa nel febbraio 2011; in preparazione messaggio governativo per approvazione da parte del Gran Consiglio.			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	Superficie: ca. 2'200 ha (inclusa la parte del comprensorio Bellinzonese)			
Procedura	PUC, PR			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni del PdM	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Paesaggio e insediamenti	Isole di Brissago	PI 4
Breve descrizione della misura	Valorizzazione del Parco e miglioramento delle vie d'accesso: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Integrazione nel futuro Parco nazionale del Locarnese ▪ Verifica della possibilità di migliorare i collegamenti in battello (frequenza ed estensione del servizio di alcuni mesi). ▪ Miglioramento della rete dei trasporti pubblici e della mobilità lenta per favorire l'accesso ai porti. 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	2° quadriennio	
		
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le Isole di Brissago vengono ulteriormente valorizzate come parco botanico, contribuendo ad aumentarne l'attrattiva turistica. ▪ L'accesso a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico ai principali porti viene favorito, l'accesso veicolare regolato ▪ Salvaguardare le aree naturali. 	
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ I quartieri residenziali dell'agglomerato beneficiano di un'importante area di svago che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita (CE2). ▪ Le componenti naturali vengono salvaguardate e valorizzate (CE4). ▪ Le Isole di Brissago sono un importante elemento dell'offerta turistica dell'agglomerato. 	
Fattibilità	-	
Costi	Non finanziabile tramite PA	
Dati quantitativi	superficie: 3 ha	
Procedura	PR	

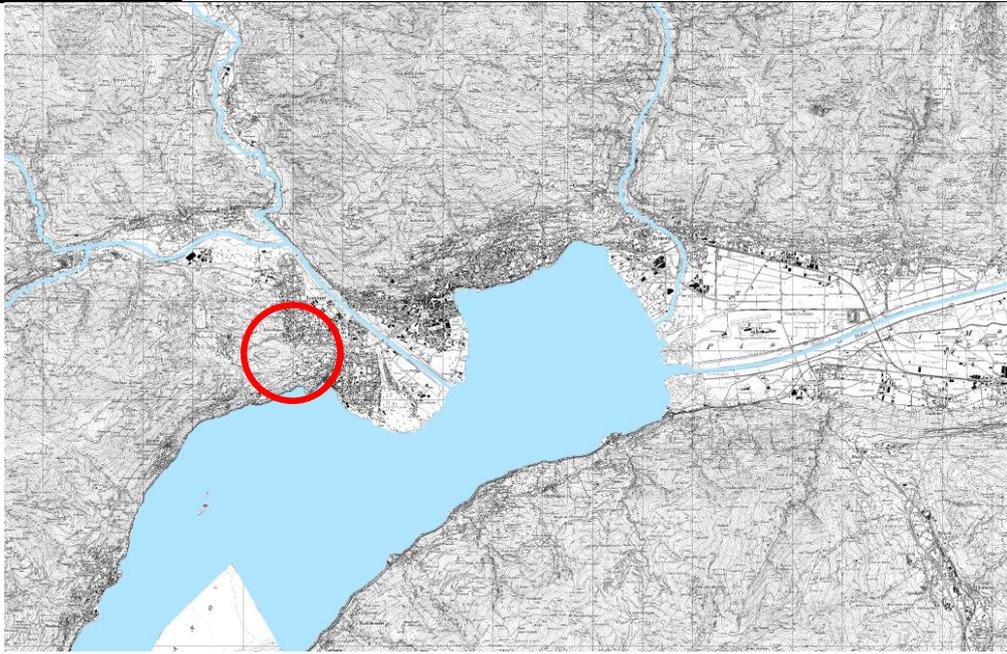
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni Ascona, Brissago, Ronco s/Ascona	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

Perimetro area di svago



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Paesaggio e insediamenti	Monte Verità	PI 5
Breve descrizione della misura	Valorizzazione dell'area di svago e miglioramento delle vie d'accesso: <ul style="list-style-type: none"> ▪ parziale integrazione nel futuro Parco nazionale del Locarnese ▪ allacciamento alla rete del TP su gomma, ▪ il Monte Verità come punto di partenza di percorsi ciclopedonali di collina 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	2° quadriennio	
		
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ulteriore valorizzazione dell'area di svago (percorso vita, sentieri, ecc.). ▪ L'accesso a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico viene favorito, l'accesso veicolare regolato. ▪ Salvaguardare le aree naturali. 	
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ I quartieri residenziali semi-intensivi di Ascona e Losone e il resto dell'agglomerato beneficiano di un'importante area di svago che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita (CE2). ▪ Le componenti naturali vengono salvaguardate e valorizzate (CE4). 	
Fattibilità	-	
Costi	Non finanziabile tramite PA	
Dati quantitativi	superficie: ca. 115 ha	
Procedura	PR	

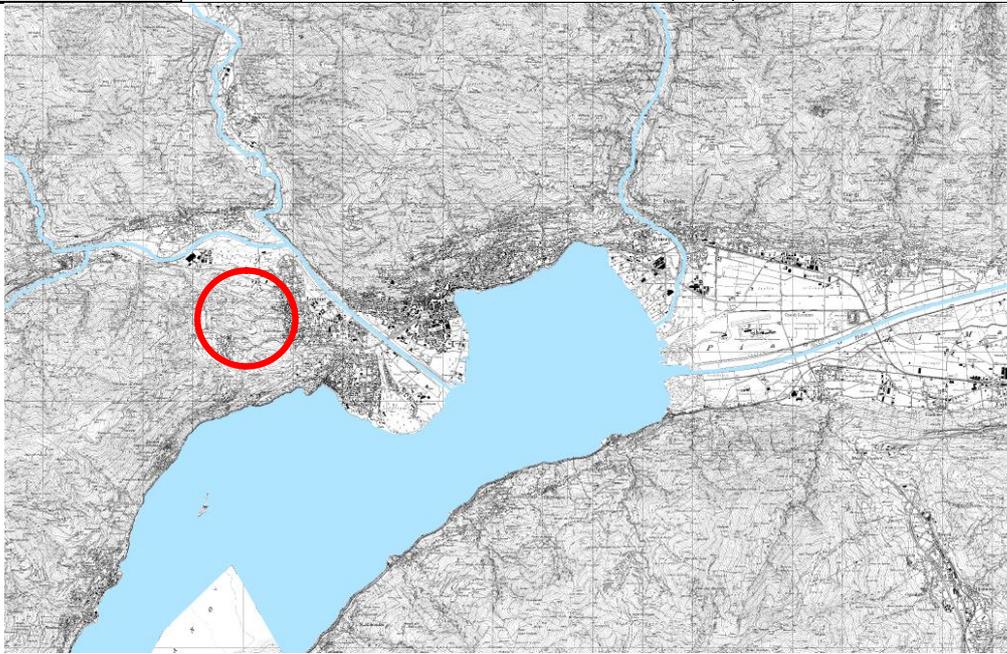
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni Ascona, Losone, Ronco s./Ascona	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri



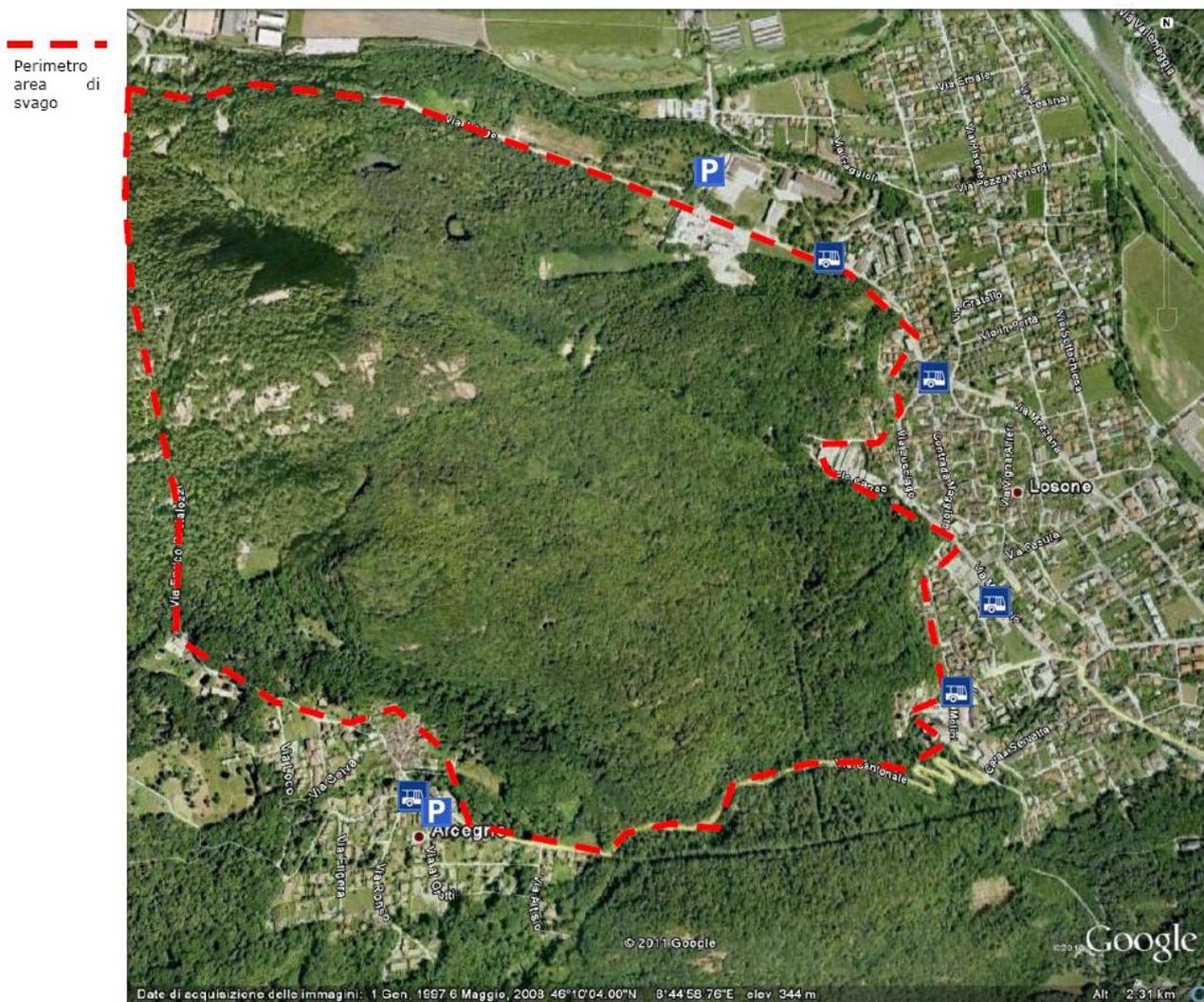
Perimetro indicativo

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Paesaggio e insediamenti	Bosco di Maia - Arbigo	PI 6
Breve descrizione della misura	<p>Valorizzazione dell'area di svago e miglioramento delle vie d'accesso:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ integrazione nel futuro parco nazionale del Locarnese ▪ miglioramento dell'accessibilità con il trasporto pubblico e gestione dei posteggi; ▪ salvaguardia delle aree naturali come l'ampia area boschiva, le importanti aree umide (paludi e siti di riproduzione degli anfibi di importanza nazionale) e la fitta rete di sentieri. ▪ miglioramento dei collegamenti dell'area del Bosco di Maia al comparto dell'ex caserma di Losone, in particolare se questa dovesse accogliere il Museo del Territorio. 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	2° quadriennio	
		
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ulteriore valorizzazione dell'area di svago (Parco del bosco di Maia, sentieri educativi, ecc.). ▪ L'accesso a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico viene favorito, l'accesso veicolare regolato. ▪ Salvaguardare e potenziare le reti ecologiche, proteggere le aree naturali. 	
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ I quartieri residenziali semi-intensivi di Losone e il resto dell'agglomerato beneficiano di un'importante area di svago che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita (CE2). ▪ Le componenti naturali vengono salvaguardate e valorizzate (CE4). 	
Fattibilità	-	
Costi	Non finanziabile tramite PA	
Dati quantitativi	superficie: 204 ha	

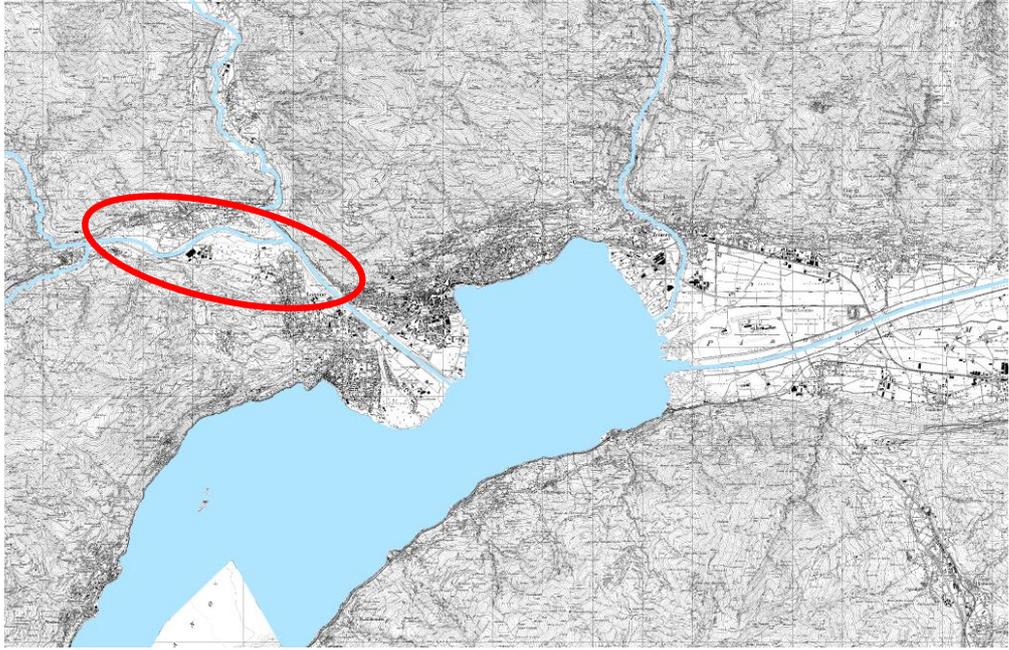
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Procedura	PR			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni Losone	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri



Perimetro indicativo

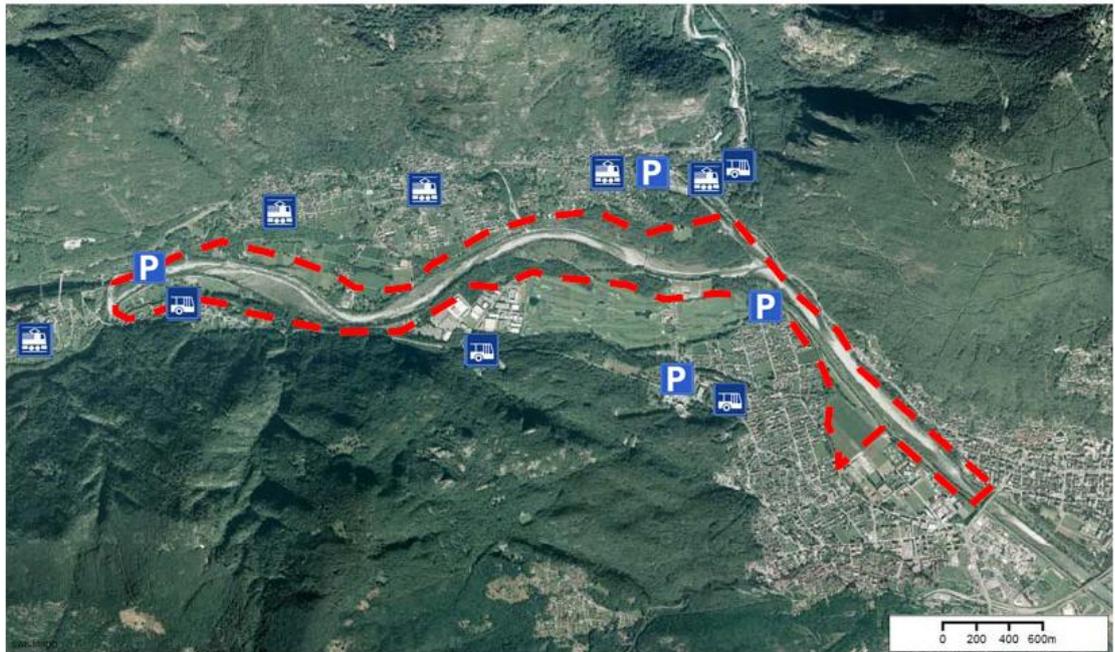
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Paesaggio e insediamenti	Golene della Melezza e della Maggia	PI 7
Breve descrizione della misura	Valorizzazione dell'area di svago e miglioramento delle vie d'accesso: <ul style="list-style-type: none"> ▪ miglioramento dell'accessibilità con la mobilità lenta (in particolare tramite l'estensione della ciclopista verso Golino) e con il trasporto pubblico e gestione dei posteggi; ▪ salvaguardia delle aree naturali e ripristino dell'area boschiva golenele andata distrutta con l'alluvione del 1978. 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	2° quadriennio	
		
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ulteriore valorizzazione dell'area di svago (percorsi ciclopedonali, sentieri, aree attrezzate, ecc.). ▪ L'accesso a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico viene favorito, l'accesso veicolare regolato. ▪ Salvaguardare le aree naturali. 	
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ I quartieri residenziali di Losone, Tegna, Verscio, Cavigliano, Intragna e Golino e il resto dell'agglomerato beneficiano di un'importante area di svago che contribuisce ad aumentare la qualità di vita (CE2). ▪ Le componenti naturali vengono salvaguardate e valorizzate (CE4). 	
Fattibilità	-	
Costi	Non finanziabile tramite PA	
Dati quantitativi	superficie: 155 ha	
Procedura	PR	

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

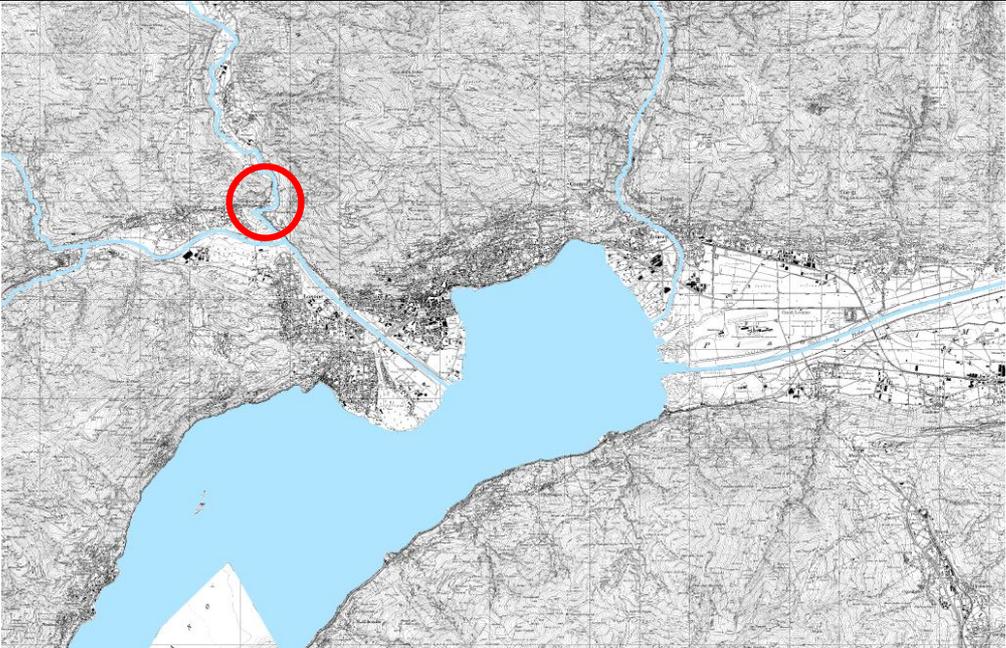
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni Losone, Locarno, Tegna, Verscio, Cavigliano, Cento- valli	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli co- muni e altri

 Perimetro
area di svago



Perimetro indicativo

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Paesaggio e insediamenti	Ponte Brolla	PI 8
Breve descrizione della misura	Valorizzazione dell'area di svago e miglioramento delle vie d'accesso: <ul style="list-style-type: none"> ▪ miglioramento dell'accessibilità con il trasporto pubblico e gestione dei posteggi; ▪ Miglioramento del nodo viario di Ponte Brolla, in particolare per la mobilità lenta. ▪ Migliore gestione (servizi, pulizia, ecc.) del forte afflusso turistico estivo. ▪ Elementi in contrasto con l'area naturale (p.es. stand di tiro) devono essere eliminati sul medio-lungo termine. 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	2° quadriennio	
		
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ulteriore valorizzazione dell'area di svago. ▪ L'accesso a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico viene favorito, l'accesso veicolare regolato. ▪ Salvaguardare le aree naturali. 	
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ I quartieri residenziali di Losone e delle Terre di Pedemonte e il resto dell'agglomerato beneficiano di un'importante area di svago che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita (CE2). ▪ Le componenti naturali vengono salvaguardate e valorizzate (CE4). ▪ L'area di svago funge da ulteriore elemento dell'offerta turistica dell'agglomerato. 	
Fattibilità	-	
Costi	Non finanziabile tramite PA	
Dati quantitativi	superficie: 22 ha	

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

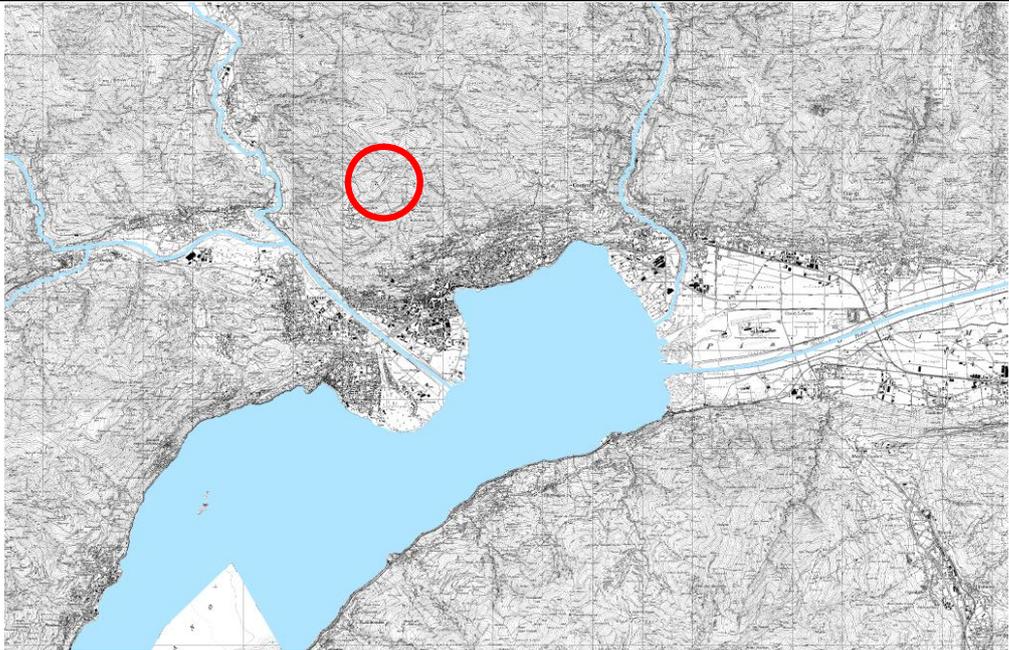
Procedura	PR			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni Tegna, Locarno, Avegno-Gordevio	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

Perimetro area di svago



Perimetro indicativo

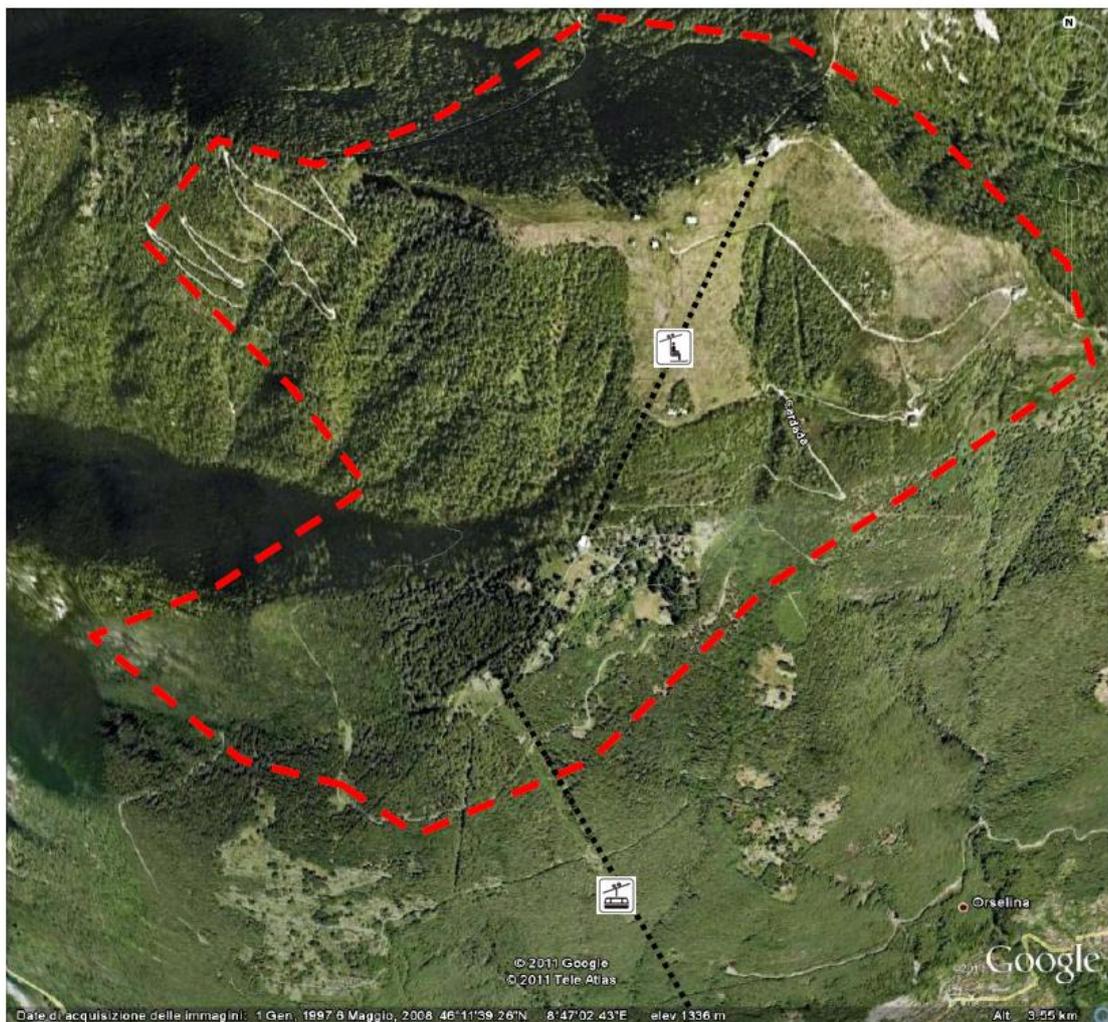
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Paesaggio e insediamenti	Cardada	PI 9
Breve descrizione della misura	Valorizzazione dell'area di svago e miglioramento delle vie d'accesso: <ul style="list-style-type: none"> ▪ miglioramento dell'accessibilità con il TP e gestione dei posteggi. ▪ Valorizzazione dell'area nel suo insieme tramite un concetto di interventi paesaggistici (p.es. limitazione dell'avanzata del bosco) e misure di gestione e di promozione del paesaggio. 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	2° quadriennio	
		
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ulteriore valorizzazione dell'area di svago (percorso vita, sentieri, ecc.). ▪ L'accesso a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico viene favorito, l'accesso veicolare regolato. ▪ Salvaguardare il paesaggio. 	
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'agglomerato beneficia di un'importante area di svago che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita (CE2). ▪ Le componenti naturali e paesaggistiche vengono salvaguardate e valorizzate (CE4). ▪ Cardada è un importante elemento dell'offerta turistica dell'agglomerato. 	
Fattibilità	-	
Costi	Non finanziabile tramite PA	
Dati quantitativi	superficie: ca. 150 ha	
Procedura	PR	

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

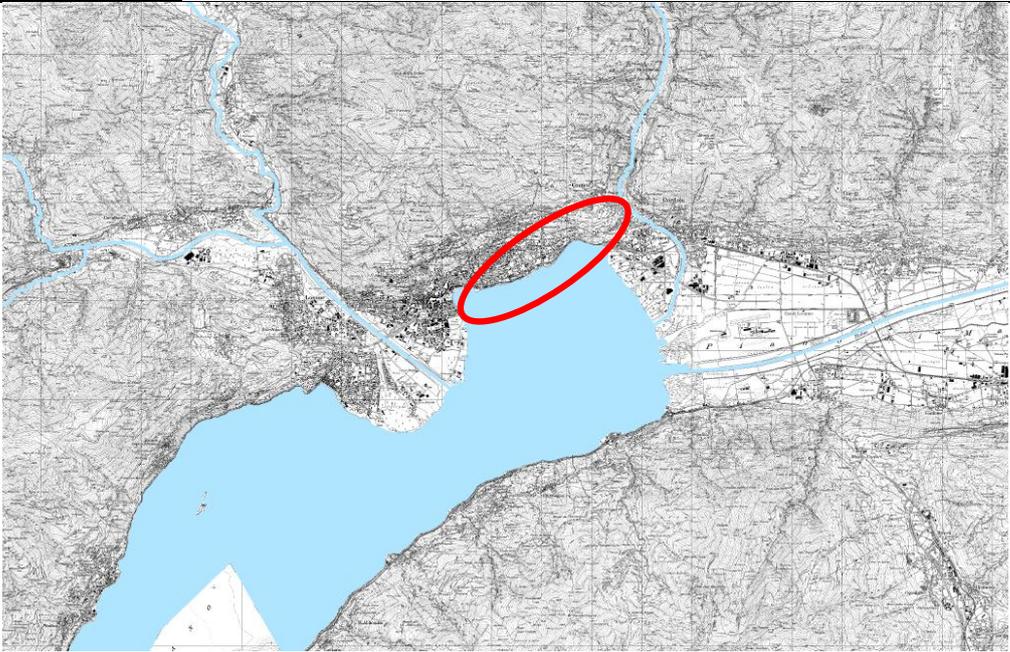
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni Locarno	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli co- muni e altri

 Perimetro
area di svago



Perimetro indicativo

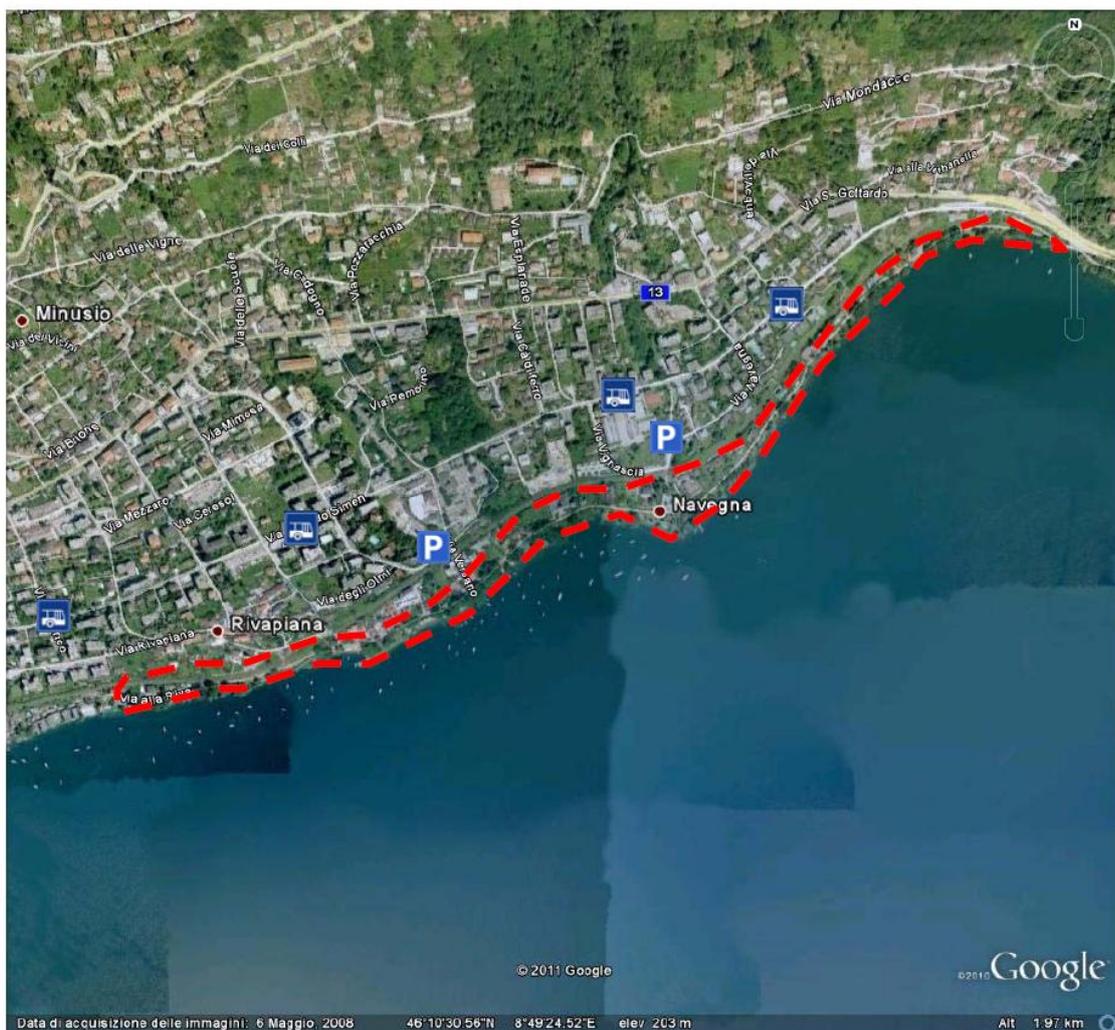
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Paesaggio e insediamenti	Rivapiana	PI 10
Breve descrizione della misura	<p>Valorizzazione dell'area di svago e miglioramento delle vie d'accesso:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ miglioramento dell'accessibilità con il trasporto pubblico (nuova stazione TILO a Minusio, linea bus verso il centro di Minusio) e gestione dei posteggi; ▪ valorizzazione dell'area di svago poste lungo l'asse di collegamento e di transizione a lago ▪ Risoluzione o miglioramento delle situazioni conflittuali tra pedoni e ciclisti sulla passeggiata a lago con l'introduzione di misure ad hoc. 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	1o quadriennio	
		
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ulteriore valorizzazione dell'area di svago. ▪ L'accesso a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico viene favorito, l'accesso veicolare regolato. ▪ Salvaguardare le aree naturali e libere. 	
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ I quartieri residenziali di Muralto, Minusio e Tenero e il resto dell'agglomerato beneficiano di un'importante area di svago che contribuisce ad aumentare la qualità di vita (CE2). ▪ Le componenti naturali vengono salvaguardate e valorizzate (CE4). ▪ La passeggiata a lago è un importante elemento dell'offerta turistica dell'agglomerato. 	
Fattibilità	-	
Costi	Non finanziabile tramite PA	
Dati quantitativi	superficie: 7 ha	

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

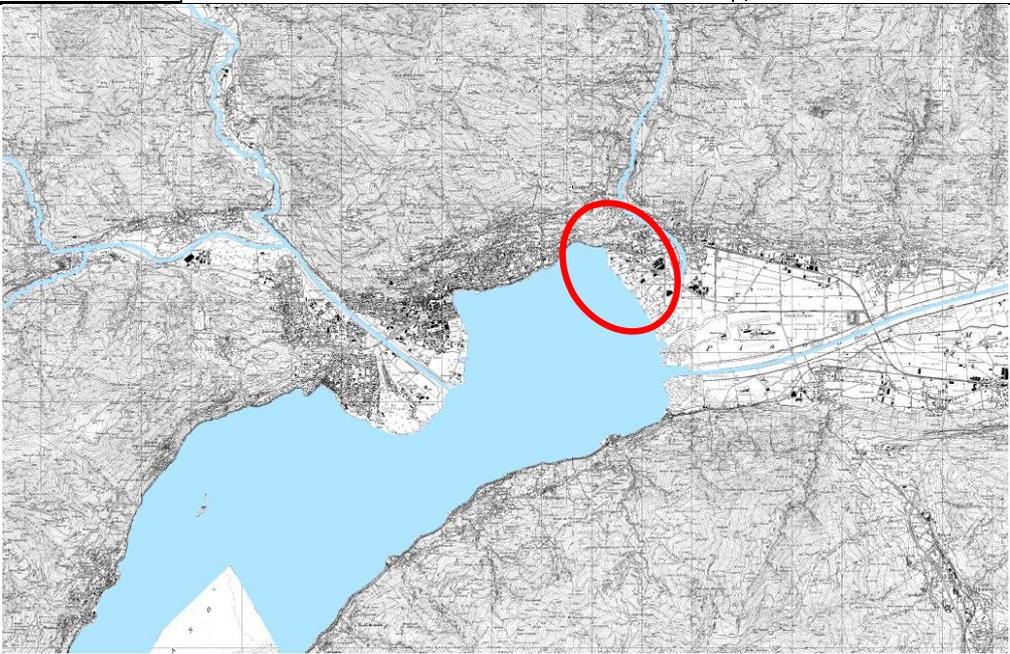
Procedura	PR			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni Minusio	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

Perimetro area di svago



Perimetro indicativo

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Paesaggio e insediamenti	Verbanella – Campo felice	PI 11
Breve descrizione della misura	Valorizzazione dell'area di svago e miglioramento delle vie d'accesso: <ul style="list-style-type: none"> ▪ miglioramento generale dell'accessibilità a piedi e in bicicletta, gestione dei posteggi; ▪ estensione dell'asse di collegamento e di transizione a lago dalla Verbanella al Campofelice, con migliore accessibilità al lago; ▪ riorganizzazione dell'accesso viario al Centro sportivo nazionale della gioventù (spostamento del posteggio con accesso diretto allo svincolo della A13). 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	1° quadriennio	
		
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ulteriore valorizzazione dell'area di svago. ▪ L'accesso a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico viene favorito, l'accesso veicolare regolato. ▪ Salvaguardare le aree libere. 	
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'agglomerato beneficia di un'importante area di svago sportivo-turistica che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita (CE2). ▪ Le componenti naturali vengono salvaguardate e valorizzate (CE4). ▪ Le infrastrutture sportive e turistiche (in particolare i campeggi) sono un importante elemento dell'offerta turistica dell'agglomerato. 	
Fattibilità	-	
Costi	Non finanziabile tramite PA	
Dati quantitativi	superficie: ca. 80 ha	

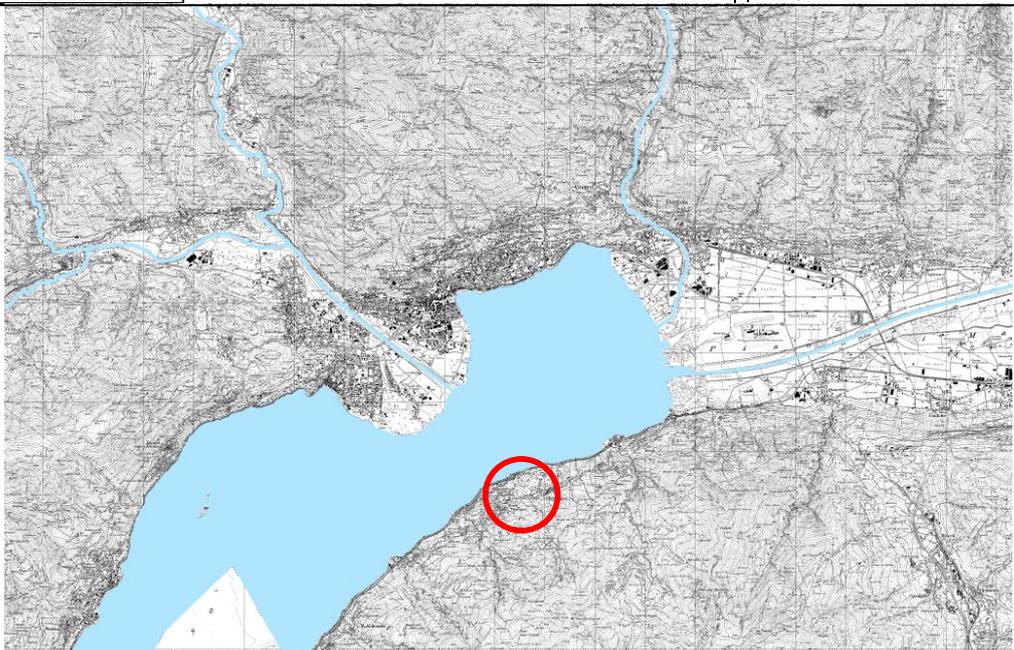
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Procedura	PR			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni Minusio, Tenero- Contra	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli co- muni e altri



Perimetro indicativo

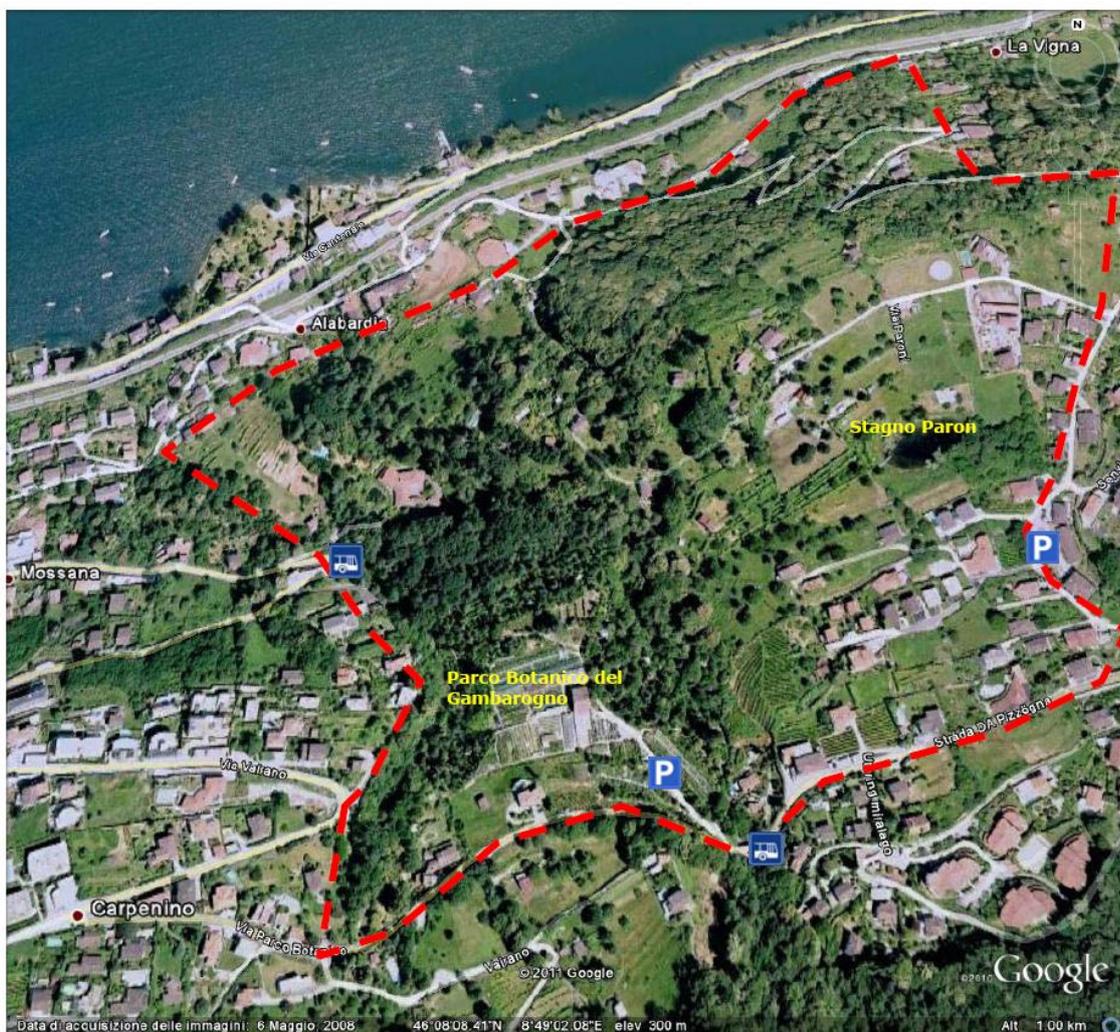
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Paesaggio e insediamenti	Parco botanico del Gambarogno e stagno Paron	PI 12
Breve descrizione della misura	Valorizzazione dell'area di svago e miglioramento delle vie d'accesso: <ul style="list-style-type: none"> ▪ miglioramento dell'accessibilità con la mobilità lenta e con il trasporto pubblico e gestione dei posteggi, ▪ salvaguardia delle aree naturali di interesse nazionale (stagno Paron) e di quelle libere (aree boschive e vigneti). 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	2° quadriennio	
		
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Valorizzazione dell'area di svago. ▪ L'accesso a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico viene favorito, l'accesso veicolare regolato. ▪ Salvaguardare le aree naturali. 	
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ I quartieri residenziali del Gambarogno beneficiano di un'importante area di svago di prossimità che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita (CE2). ▪ Le componenti naturali vengono salvaguardate e valorizzate (CE4). ▪ L'area costituisce un complemento importante all'offerta turistica dell'agglomerato. 	
Fattibilità	-	
Costi	Non finanziabile tramite PA	
Dati quantitativi	superficie: ca. 16 ha	
Procedura	PR	

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

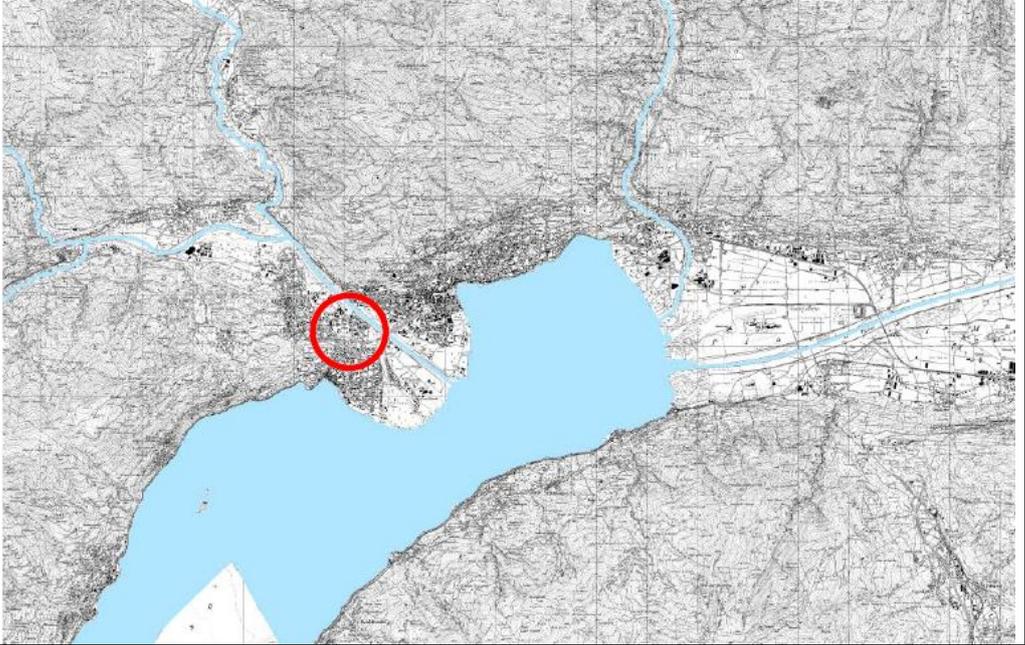
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni Gambarogno	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

Perimetro area di svago



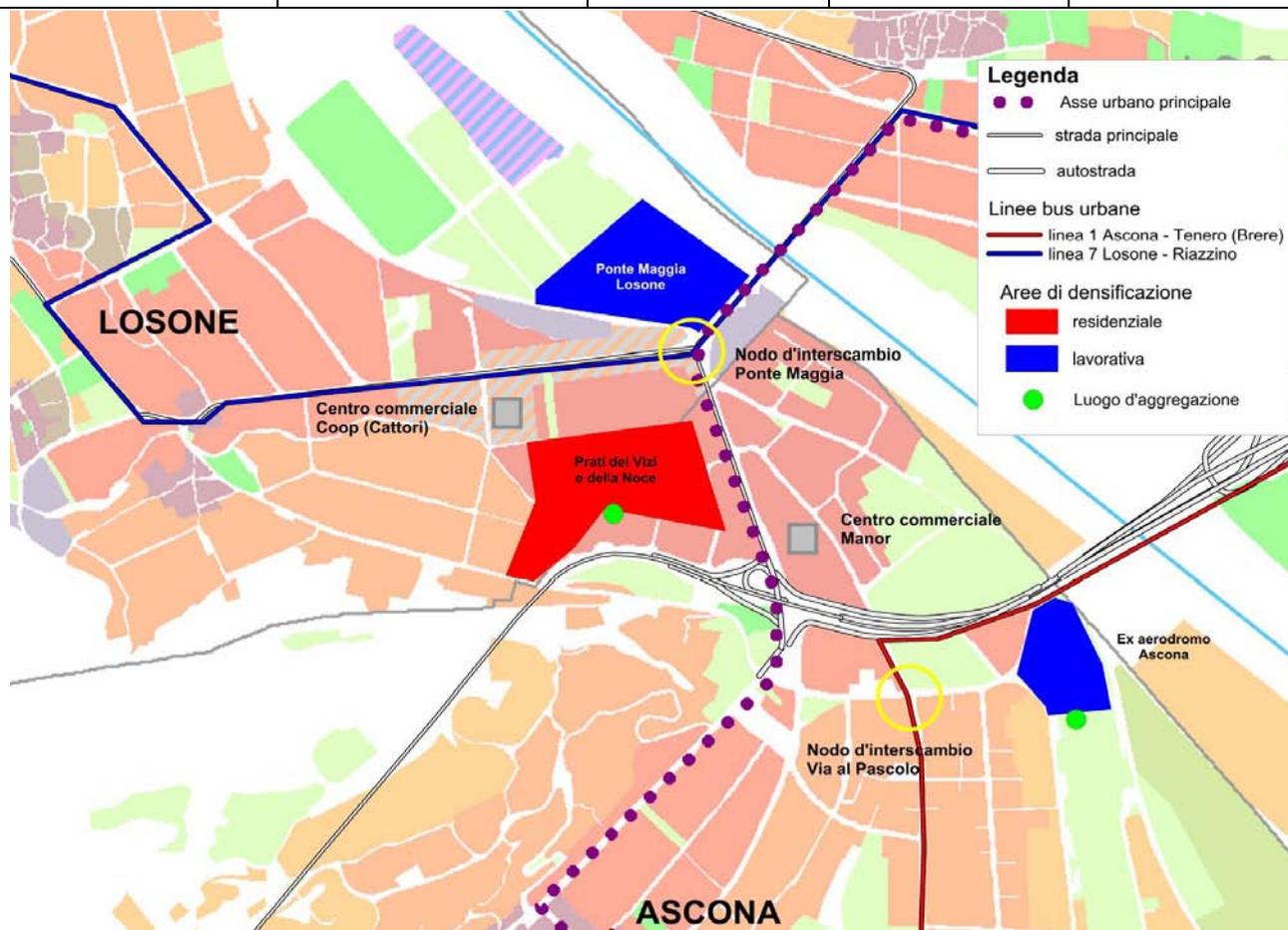
Perimetro indicativo

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Paesaggio e insediamenti	Riorganizzazione territoriale area di trasformazione Ascona - Losone	PI 13
<p>Breve descrizione della misura</p>	<p>Elaborazione di un concetto urbanistico intercomunale (Ascona e Losone) per definire i perimetri delle zone previste, attribuire dei valori massimi per le capacità di SUL e delle superfici di vendita in funzione del traffico giornaliero medio, definire la capacità massima di traffico del comparto, dare un nuovo assetto urbanistico, migliorando il trasporto pubblico, la rete ciclopedonale e la rete viaria principale e quella di servizio, introducendo fasce verdi di riqualifica urbanistica, nonché regolamentando il numero di posteggi. Inoltre, il concetto urbanistico approfondisce l'inserimento di misure densificatorie per i seguenti comparti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ponte Maggia Losone : rafforzamento delle attività ad alto valore aggiunto (alta tecnologia) e inserimento dell'area quale Polo di sviluppo economico con l'obiettivo di una riconversione delle attività; ▪ Ex aerodromo di Ascona: riserva strategica dell'agglomerato. Contenuti in via di definizione da parte del comune di Ascona (nuovo centro culturale-turistico). Inserimento anche di un luogo d'aggregazione; ▪ Prati dei Vizi e della Noce Losone-Ascona: inserimento di residenze di qualità con misure di densificazione (p.es. inserimento di indice di sfruttamento minimi dello 0,8 e realizzazione di un piano di quartiere) e strategia di promozione dell'alloggio primario a prezzi accessibili per i residenti. Inserimento anche di un luogo d'aggregazione. 	
<p>Priorità (definita dall'agglomerato)</p>	<p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>	
<p>Orizzonte di realizzazione</p>	<p>2o quadriennio</p>	
		
<p>Opportunità</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ garantire uno sviluppo sostenibile dei contenuti attualmente presenti e di quelli futuri, individuando i comparti più confacenti ad accogliere destinazioni lavorative e residenziali e definendo i contenuti di interesse locale e regionale; ▪ verificare la contenibilità delle destinazioni dell'area, mettendoli in relazione al numero di movimenti veicolari massimo che la struttura viaria consente; ▪ decongestionamento della rete viaria locale, già sottoposta ad un forte traffico di transito, potenziando in particolare le reti di mobilità lenta e pubblica nel comparto e sviluppando il quartiere attorno ai nodi d'interscambio di via Ferrera / via Al Pascolo e del Ponte Maggia; ▪ salvaguardare da ripercussioni ambientali eccessive il territorio e la popolazione e riqualificare urbanisticamente il quartiere (creazione di spazi pubblici), segnalato come poco attrattivo nell'analisi dello stato attuale, rendendolo attrattivo sia per l'insediamento aziendale che residenziale (obbligo di PQ). 	

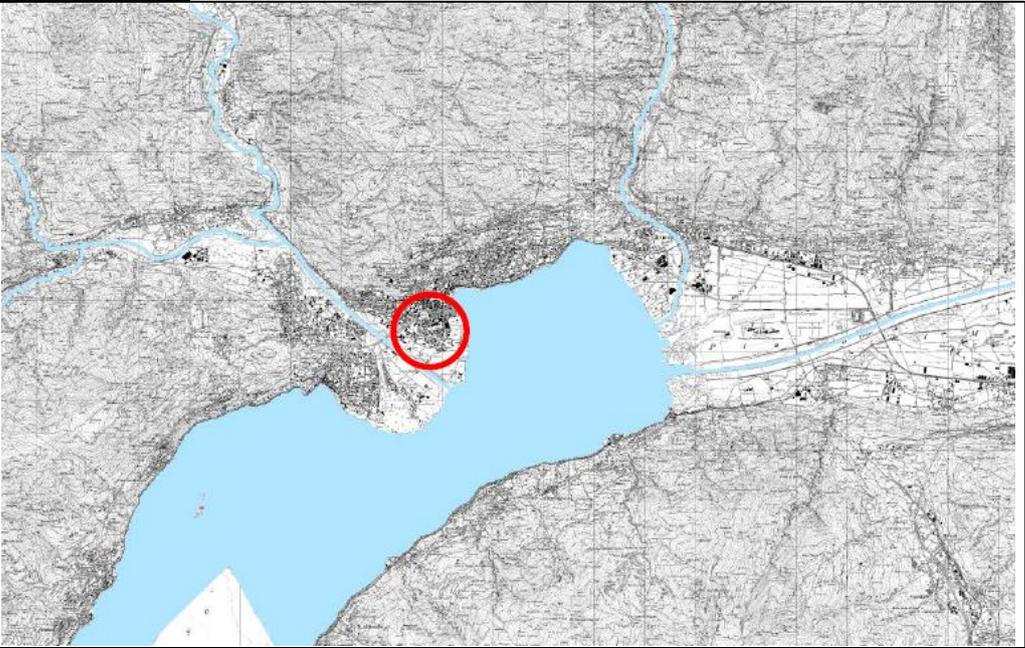
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	<ul style="list-style-type: none"> Miglior gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta (CE1) Inserimento di aree di sviluppo residenziale e lavorativo d'importanza locale e regionale, supportate da un trasporto pubblico efficiente (CE2) Riqualifica urbanistica del quartiere e miglioramento delle condizioni ambientali (CE2 e CE4) 			
Fattibilità	Il concetto urbanistico viene elaborato congiuntamente dai Comuni di Ascona e Losone e ripreso nei PR comunali.			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	superficie: 66 ha, abitanti (2000): 2'300, addetti (2008): 1200			
Procedura	PR			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni Ascona, Losone	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri



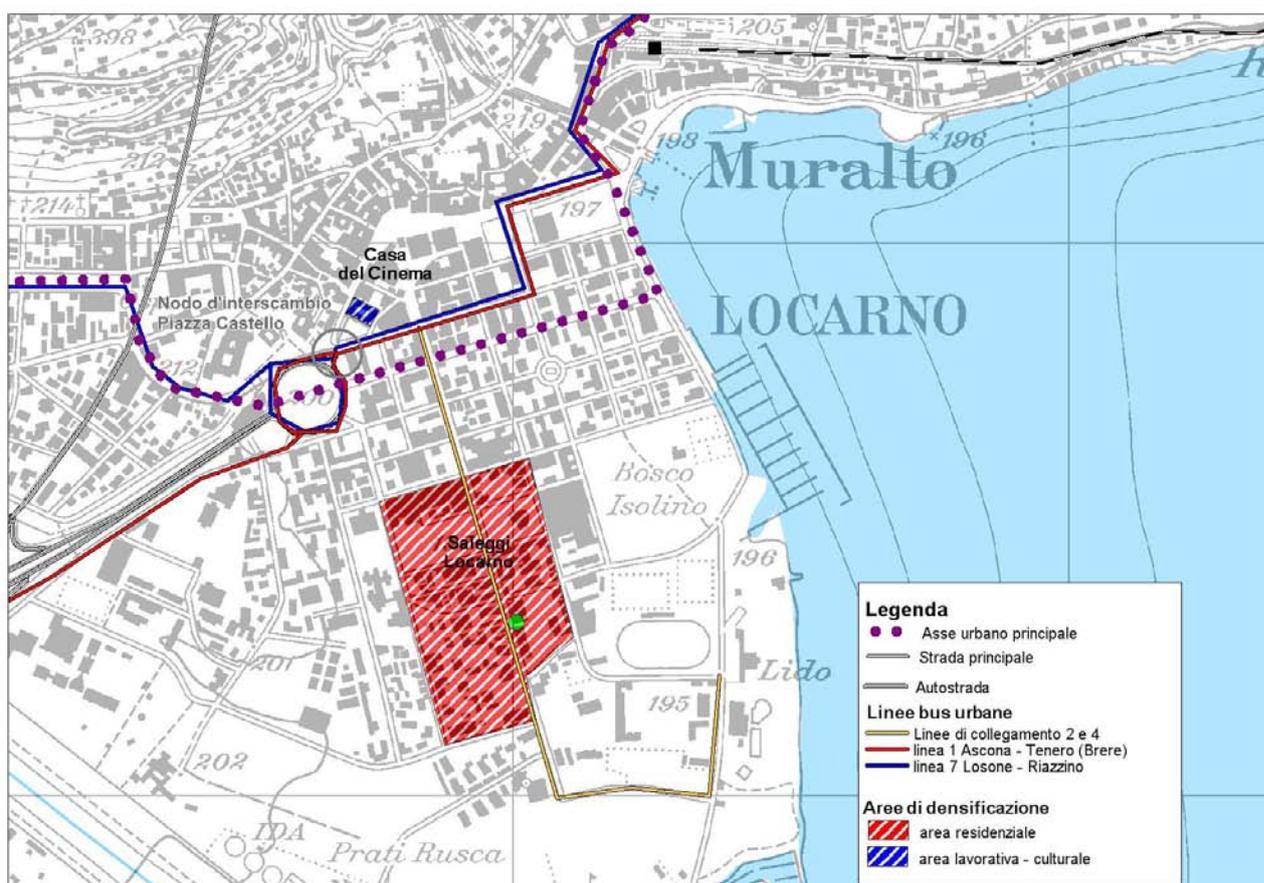
Perimetri e destinazioni delle aree indicativi e non vincolanti

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Paesaggio e insediamenti	Riorganizzazione territoriale area di trasformazione Locarno	PI 14
<p>Breve descrizione della misura</p>	<p>Elaborazione di un concetto urbanistico per definire i perimetri delle zone previste, attribuire dei valori massimi per le capacità di SUL e delle superfici di vendita in funzione del traffico giornaliero medio, definire la capacità massima di traffico del comparto, dare un nuovo assetto urbanistico, migliorando il trasporto pubblico, la rete ciclopedonale e la rete viaria principale e quella di servizio, introducendo fasce verdi di riqualifica urbanistica, nonché regolamentando il numero di posteggi.</p> <p>Inoltre, il concetto urbanistico approfondirà il tema della densificazione del comparto strategico dei Saleggi di Locarno, prevedendo l'inserimento di residenze di qualità con spazi pubblici (luoghi di aggregazione) tramite misure di densificazione a PR (p.es. con indici di sfruttamento minimi al 1,0). Inoltre, si dovrà elaborare una strategia di promozione dell'alloggio primario a prezzi accessibili per i residenti, anche per rispondere alle previsioni di rincaro dovute agli effetti di Alptransit.</p>	
<p>Priorità (definita dall'agglomerato)</p>	<p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>	
<p>Orizzonte di realizzazione</p>	<p>2° quadriennio</p>	
		
<p>Opportunità</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definizione del perimetro del quartiere, in particolare ridefinizione del margine degli insediamenti sul delta della Maggia secondo una struttura chiara e definita; ▪ Riqualifica urbanistica con definizione di un asse urbano di quartiere lungo via Balestra, in corrispondenza della linea bus urbana, con spazi pubblici con funzione di luoghi di aggregazione e di identificazione; ▪ Definizione e attribuzione di contenuti residenziali intensivi, artigianali-industriali, lavorativi di servizio, misti residenziali-commerciali e pubblici; ▪ Nell'ottica dello sviluppo centripeto e dell'impatto di Alptransit, elaborazione di misure pianificatorie atte a consentire la realizzazione di abitazioni primarie intensive di qualità e accessibili a tutta la popolazione (con conseguente limitazione della residenza secondaria), sfruttando anche i potenziali dati dalle importanti superfici pubbliche dismesse (ex macello ed ex azienda del gas). Definizione di indici di sfruttamento minimi (p.es. 1,0); ▪ Favorire l'accesso al lago e alla golena della Maggia tramite percorsi ciclopedonali prioritari; ▪ Regolamentare i posteggi nel quartiere. 	

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Miglior gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta (CE1) ▪ Inserimento di aree di sviluppo residenziale e lavorativo d'importanza locale e regionale, supportate da un trasporto pubblico efficiente (CE2) ▪ Riqualifica urbanistica del quartiere, miglioramento delle condizioni di vita e delle condizioni ambientali (CE2 e CE4). 			
Fattibilità	La città di Locarno elabora un concetto urbanistico riprendendolo nel proprio PR.			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	superficie: 72 ha, abitanti (2000): 3'000, addetti (2008): 1700			
Procedura	PR			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni Locarno	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri



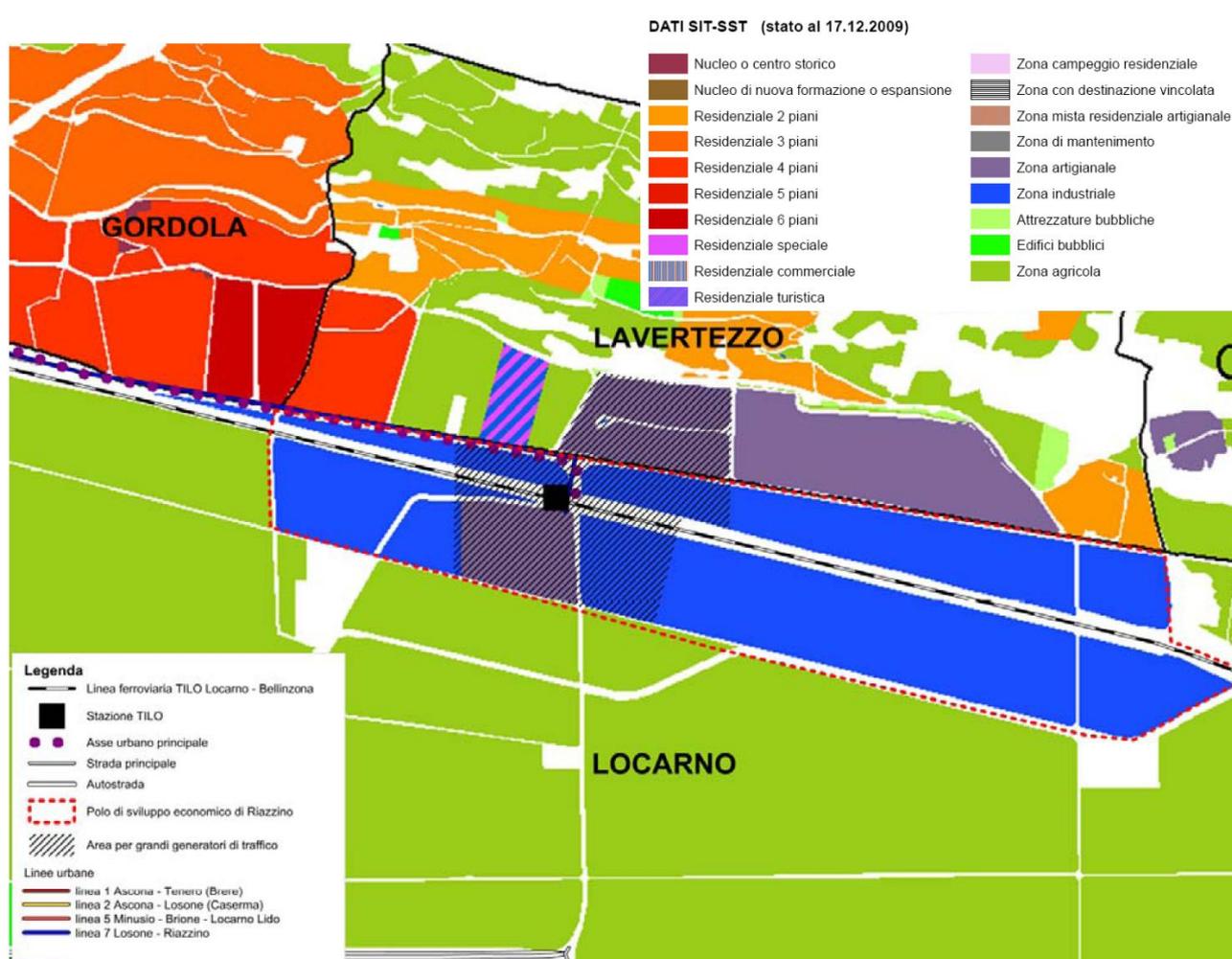
Perimetri e destinazioni delle aree indicativi e non vincolanti

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

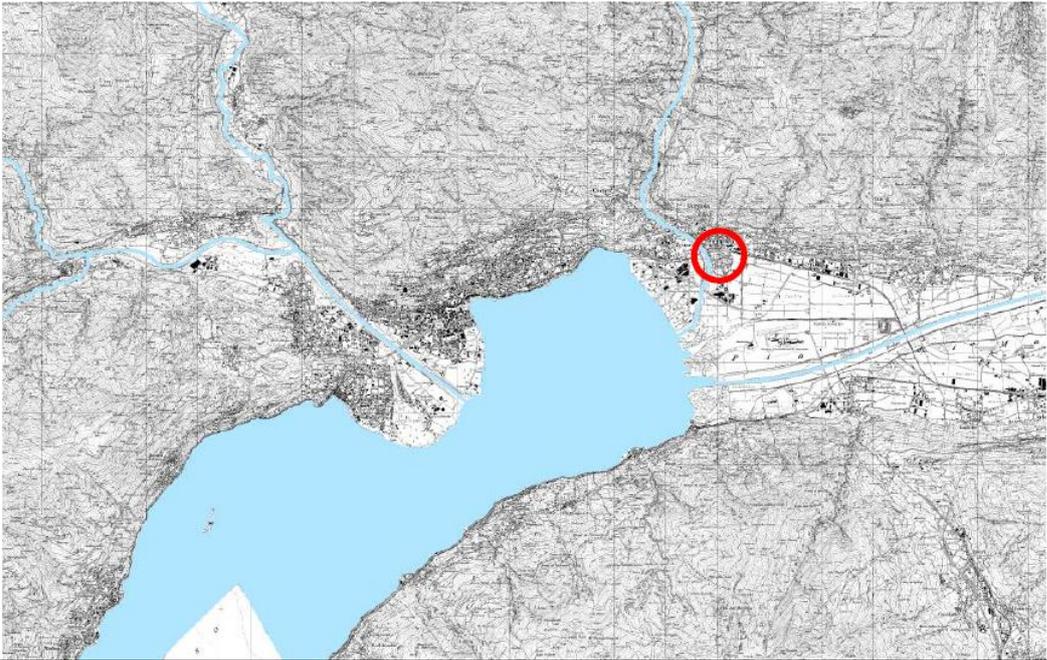
Paesaggio e insediamenti	Polo di sviluppo economico di Riazzino <i>Promozione economica e riqualifica urbanistica</i>	PI 15
Breve descrizione della misura	<p>L'inserimento dell'area nel PD quale polo di sviluppo economico e la completa urbanizzazione dell'area hanno creato le premesse per la realizzazione di un polo d'importanza cantonale per l'insediamento di attività economiche. In particolare, si vogliono incentivare delle attività economiche innovative e ad alto valore aggiunto, favorendo le sinergie funzionali fra le attività già presenti e quelle nuove e favorendo uno sviluppo insediativo con una valorizzazione urbanistica e ambientale dell'area. La promozione economica dell'area avviene tramite gli strumenti specifici a livello cantonale e regionale (Agenzia dell'Ente regionale per lo sviluppo del Locarnese e della Vallemaggia).</p> <p>Oltre a realizzare questi obiettivi, con il PALoc si persegue anche l'obiettivo della riqualifica urbanistica della situazione esistente lungo la strada principale, in particolare tra la Coop e la posta di Riazzino. Questo intento avviene con l'inserimento di fasce verdi e percorsi ciclopedonali a completamento delle opere di riassetto viario/urbanistico e innalzamento della strada cantonale nell'ambito delle misure contro le esondazioni del lago in fase di realizzazione.</p>	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	1° quadriennio	
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ garantire uno sviluppo sostenibile dei contenuti attualmente presenti e di quelli futuri; ▪ verificare la contenibilità delle destinazioni dell'area (in particolare quelli GGT), mettendoli in relazione al numero di movimenti veicolari massimo che la struttura viaria consente; ▪ favorire lo sviluppo di attività economiche ad alto valore aggiunto, dando la priorità a queste ultime rispetto alle attività commerciali; ▪ salvaguardare da ripercussioni ambientali eccessive il territorio e la popolazione e riqualificare urbanisticamente il quartiere (risultato degradato e poco attrattivo all'analisi dello stato attuale), rendendolo attrattivo per l'insediamento aziendale (Piano di accompagnamento; assetto alberatura). 	

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	<ul style="list-style-type: none"> Miglior gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta (CE1) Inserimento di aree di sviluppo lavorativo d'importanza regionale, supportate da un trasporto pubblico efficiente (CE2) Riqualifica urbanistica del quartiere e miglioramento delle condizioni ambientali (CE2 e CE4) 			
Fattibilità	La Città di Locarno è responsabile della parte pianificatoria, il Cantone, la Città di Locarno e l'ERSLV della promozione economica.			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	superficie: 50 ha, di cui ca. la metà liberi; superficie di vendita GGT (da PD): 20'000 m2, non realizzati			
Procedura	PD, PR, Promozione economica			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni Locarno	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

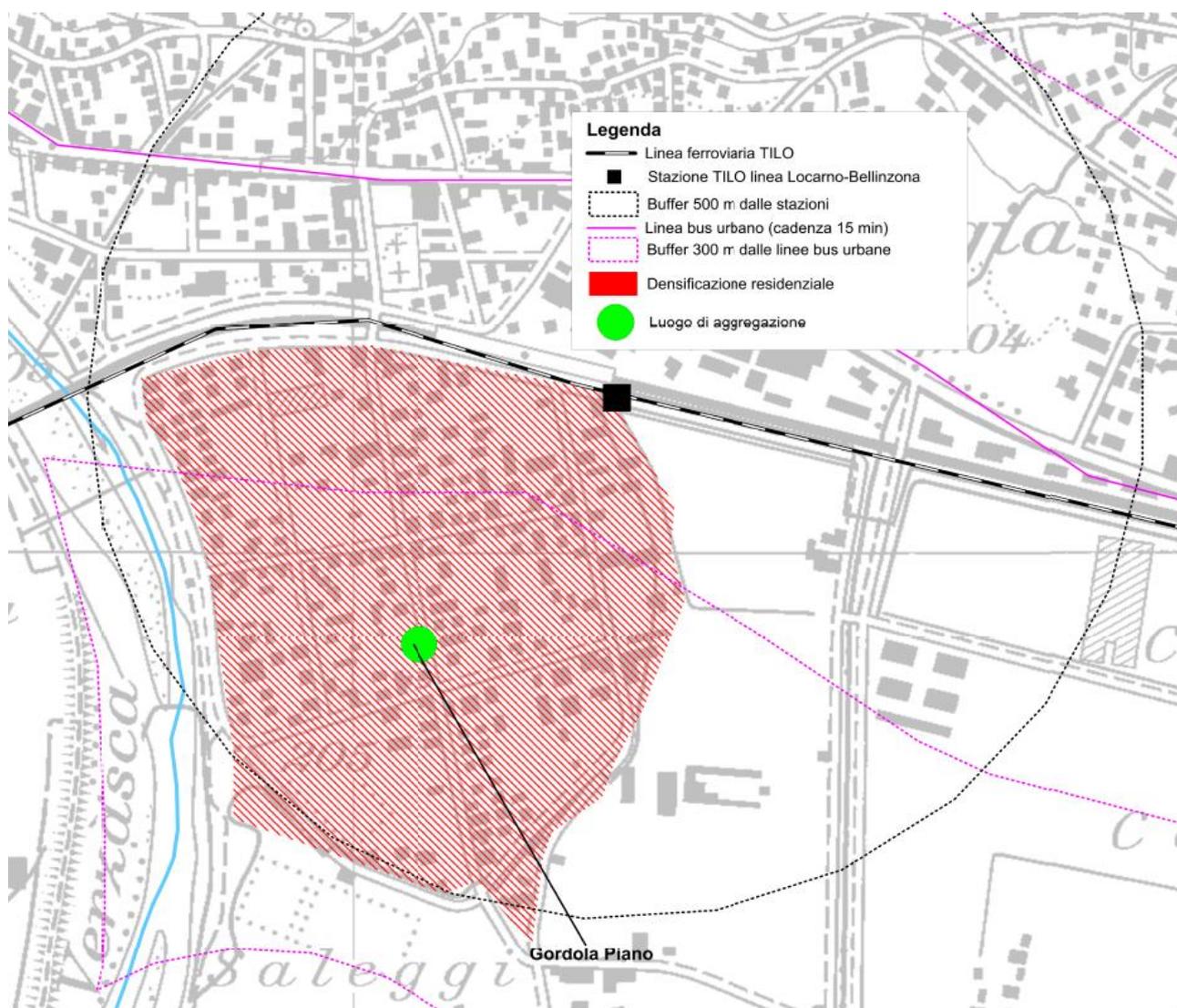


PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Paesaggio e insediamenti	Densificazione residenziale attorno alla stazione ferroviaria di Gordola	PI 16
Breve descrizione della misura	<p>A sostegno della strategia di densificazione elaborata per le aree attorno alle stazioni ferroviarie sono previste delle misure di densificazione attorno alla stazione di Gordola. Il PR prevede per il comparto identificato una destinazione residenziale semi-intensiva (per lo più R3 e R4) e quindi idonea per una densificazione. L'indice di sfruttamento massimo (contenibilità del PR) viene mantenuto invariato, ma tramite l'individuazione di strumenti pianificatori adatti (p.es. inserimento di indice di sfruttamento minimi allo 0,6 / 0,8 e realizzazione di un piano di quartiere), vengono inserite residenze di qualità con misure di densificazione a cui si affianca una strategia di promozione dell'alloggio primario a prezzi accessibili per i residenti</p> <p>Inoltre, all'interno del comparto di densificazione, trovano spazio luoghi d'aggregazione che contribuiscono all'aumento della qualità urbanistica e dell'attrattiva del quartiere.</p>	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	1° quadriennio	
		
Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sviluppo di aree lavorative e residenziali idonee per la densificazione (offerta di fermate del TP; aree a una distanza di 300/500 m dalle fermate/stazioni); ▪ Ricerca di un concetto di densificazione nell'ambito di quartieri con precisa funzione e ruolo all'interno dell'agglomerato, accompagnato dalla designazione di spazi liberi (piazza e servizi di svago) di supporto alla qualità dell'urbanizzazione del quartiere; ▪ Garantire uno sviluppo sostenibile dei contenuti attualmente presenti e di quelli futuri, definendo i contenuti di interesse locale e regionale; ▪ Decongestionamento della rete viaria, grazie al potenziamento delle reti di mobilità lenta e pubblica in corrispondenza con le aree densificate; ▪ salvaguardare da ripercussioni ambientali eccessive il territorio e la popolazione e riqualificare urbanisticamente i quartieri (creazione di spazi pubblici), rendendoli attrattivi sia per l'insediamento aziendale che residenziale. 	

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

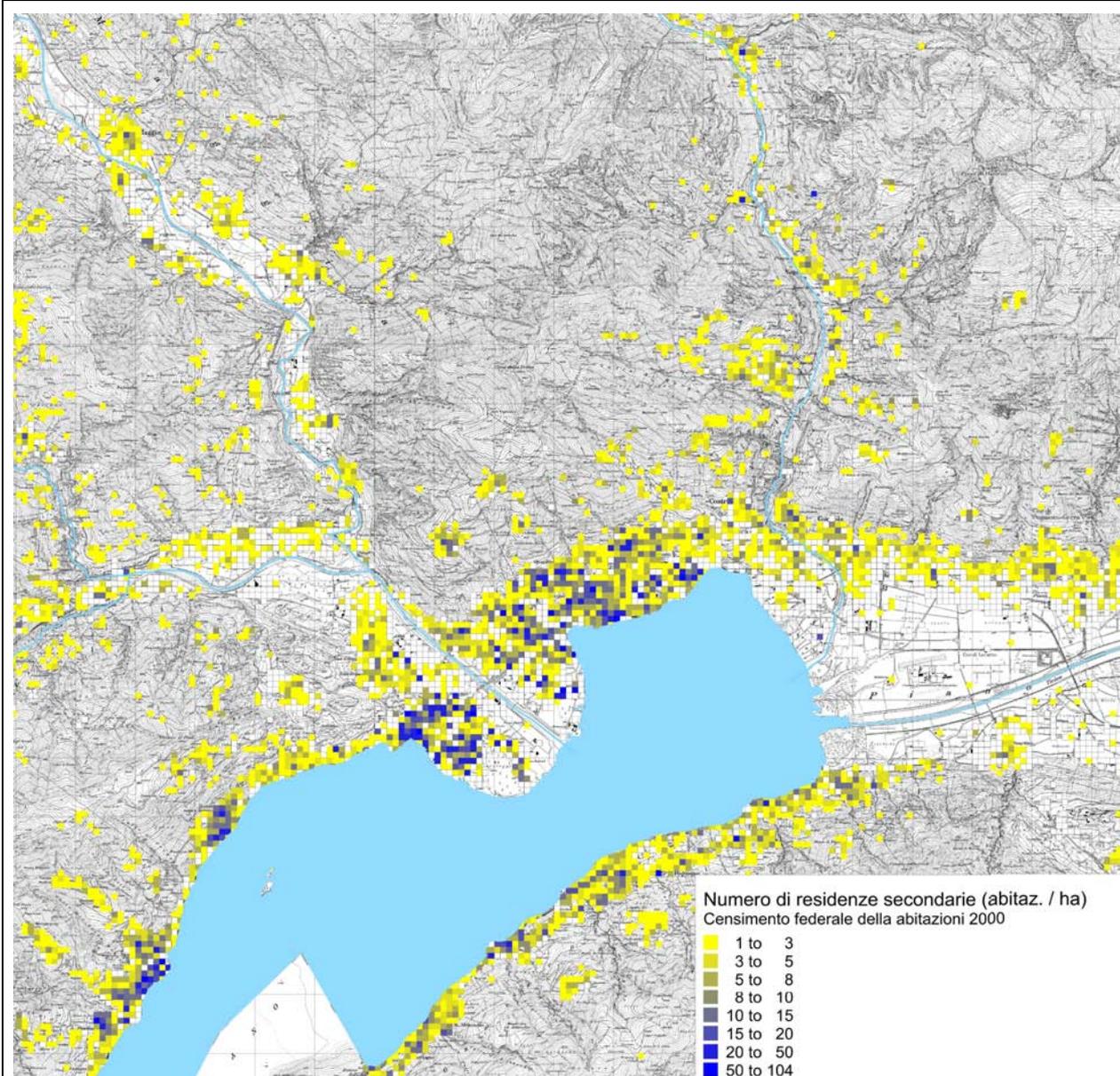
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Densificazione mirata e qualitativa, con spazi pubblici di qualità, supportata da un trasporto pubblico efficiente (CE2). ▪ Diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta (CE2) ▪ Riqualifica urbanistica dei principali quartieri dell'agglomerato e miglioramento delle condizioni ambientali (CE2 e CE4) 			
Fattibilità	Le misure di densificazione secondo gli intenti promossi dal PALoc vengono approfondite e tramutate in atti di pianificazione locale (PR).			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	superficie residenziale: ca. 20 ha			
Procedura	PR			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri



Perimetro indicativo dell'area di densificazione

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

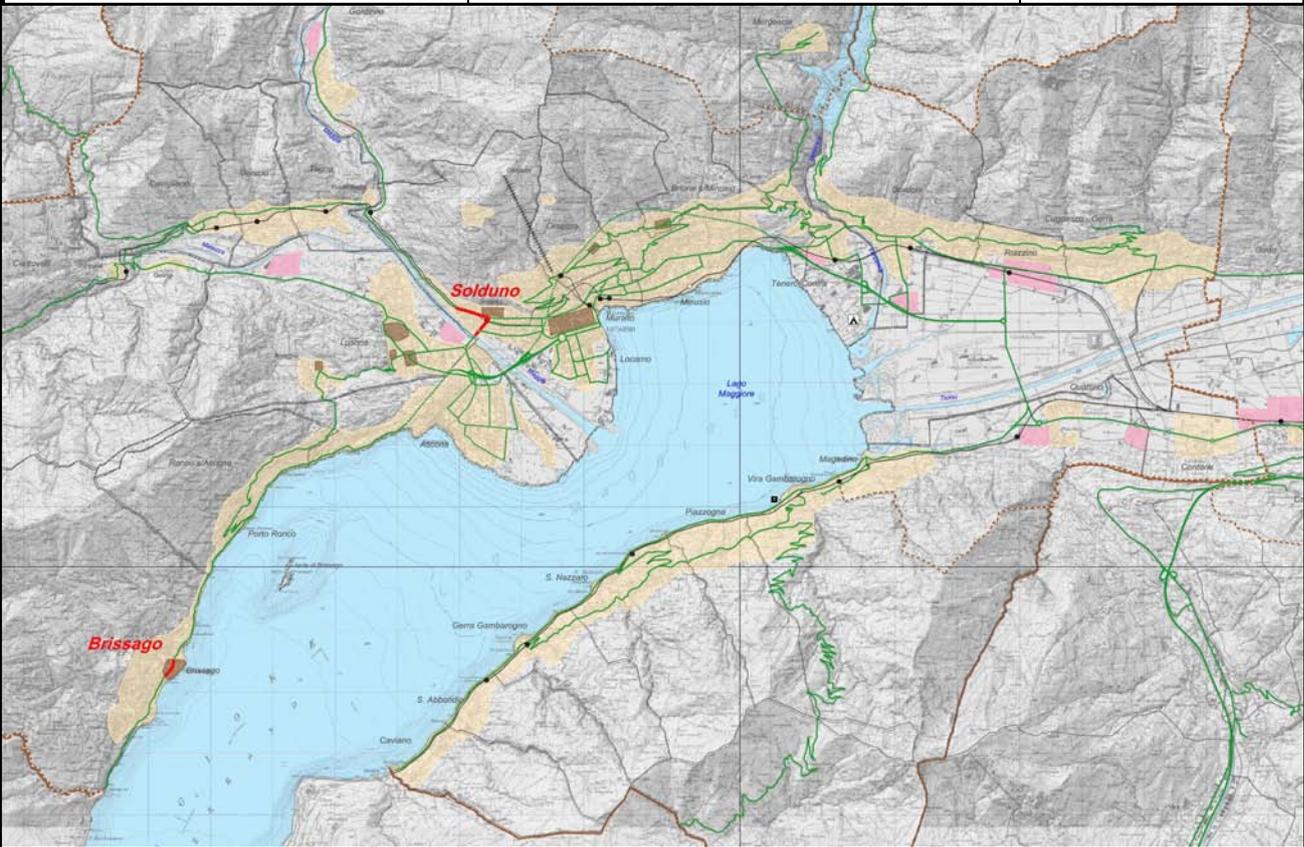
Paesaggio e insediamenti	Indirizzo prioritario e gestione delle residenze secondarie	PI 17
Breve descrizione della misura	<p>L'analisi strategica ha evidenziato quanto le residenze secondarie siano un importante strumento di promozione e accoglienza turistica dell'agglomerato locarnese. La strategia scelta viene attuata tramite l'elaborazione di un concetto di gestione della residenza secondaria.</p> <p>L'auspicio che ci si pone con il concetto è quello di contenere nei quartieri dell'agglomerato la residenza secondaria. Ciò considerando le specificità dei singoli quartieri.</p>	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	2° quadriennio	



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ contenere il fenomeno del rincaro degli alloggi indotto dal mercato turistico (effetto Al-pTransit) ▪ garantire un uso parsimonioso e razionale del suolo in funzione del mantenimento degli attuali perimetri della zona edificabile e in funzione della massimizzazione dell'uso del trasporto pubblico e della mobilità lenta ▪ garantire la funzionalità turistica con attenzione ai diversi tipi di pernottamento ▪ Analisi della situazione immobiliare e pianificatoria attuale: dove si trovano le residenze secondarie, come vengono utilizzate e regolamentazioni a PR. ▪ Valutazione dell'idoneità dei comparti sotto il profilo della residenza primaria e secondaria (criteri della centralità, dell'attrattiva turistica, dell'attrattiva abitativa) e definizione di quote massime per la residenza secondaria. 			
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sfruttamento del potenziale turistico delle residenze secondarie, con potenziamento delle strutture gestite e conseguente diminuzione dei letti freddi. ▪ Aumento dell'attrattiva del turismo alberghiero. ▪ Diminuzione della concorrenzialità tra residenza primaria e secondaria nelle aree più attrattive per la residenza primaria (soprattutto in ottica della realizzazione di Alptransit), con benefici sui costi dell'alloggio per la popolazione locale (CE2). ▪ Riduzione degli effetti di edificazione diffusa sul territorio (CE2). 			
Fattibilità	I Comuni partecipano alla realizzazione di un concetto di gestione della residenza secondaria intercomunale e ne traducono i risultati in atti di pianificazione locale (PR).			
Costi	Non finanziabile tramite PA			
Dati quantitativi	-			
Procedura	PR			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input checked="" type="checkbox"/> Altro ERS-LVM
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

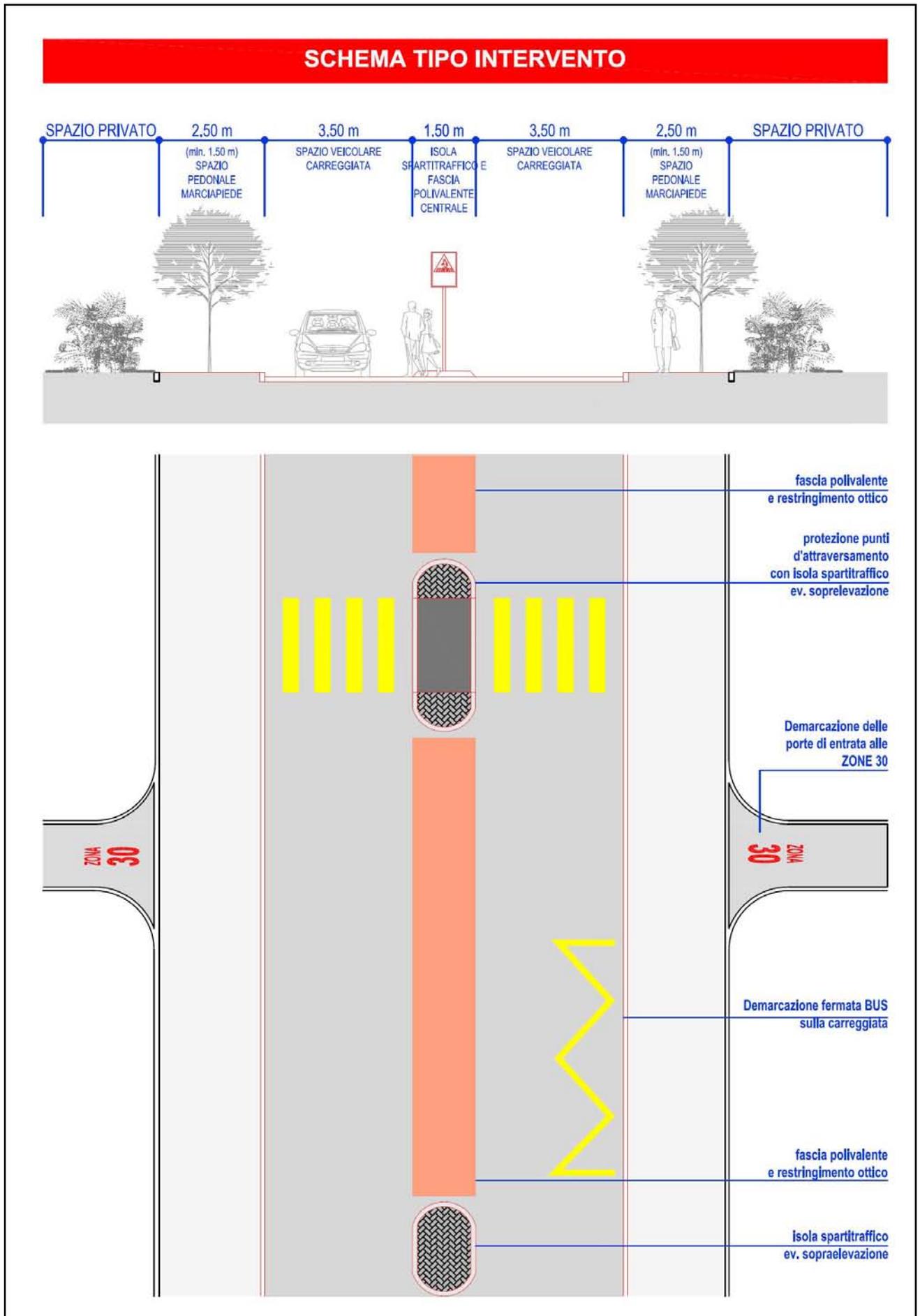
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Infrastrutture	Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno		INF 1
Breve descrizione della misura	Introduzione del modello UPI 50/30 all'interno delle località di Brissago e di Solduno. Tale modello prevede il limite di 50 km/h lungo l'asse principale, con interventi locali di moderazione del traffico e di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, e con l'introduzione di ZONE 30 nei quartieri adiacenti. La misura è affiancata da una riqualifica urbana dell'asse stradale. Dove possibile ed opportuno si prevede di integrare nella sistemazione la demarcazione di una corsia preferenziale per il trasporto pubblico.		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C		
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare Inoltro progetto preliminare Confederazione Inizio dei lavori previsto Entrata in servizio prevista	2012 2014 2015 2018	
			
Opportunità	<p>La misura permette una riduzione generale delle velocità, favorisce i movimenti trasversali all'interno delle località e migliorare la qualità di vita nei quartieri. Con questi interventi, è possibile ridurre l'imporante effetto di "cesura", migliorare le condizioni di visibilità e di sicurezza in particolare per gli utenti più deboli (pedoni/ciclisti) e favorire qualitativamente la conduzione del trasporto pubblico lungo gli assi principali dell'agglomerato.</p> <p>Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e di riduzione dell'effetto cesura degli assi stradali in attraversamento delle principali località ed in particolare attraverso gli abitati di Solduno e Brissago, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.</p> <p>Si segnala infine che l'intervento previsto a Solduno è inteso quale misura transitoria in attesa della realizzazione della misura INF18.</p>		

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

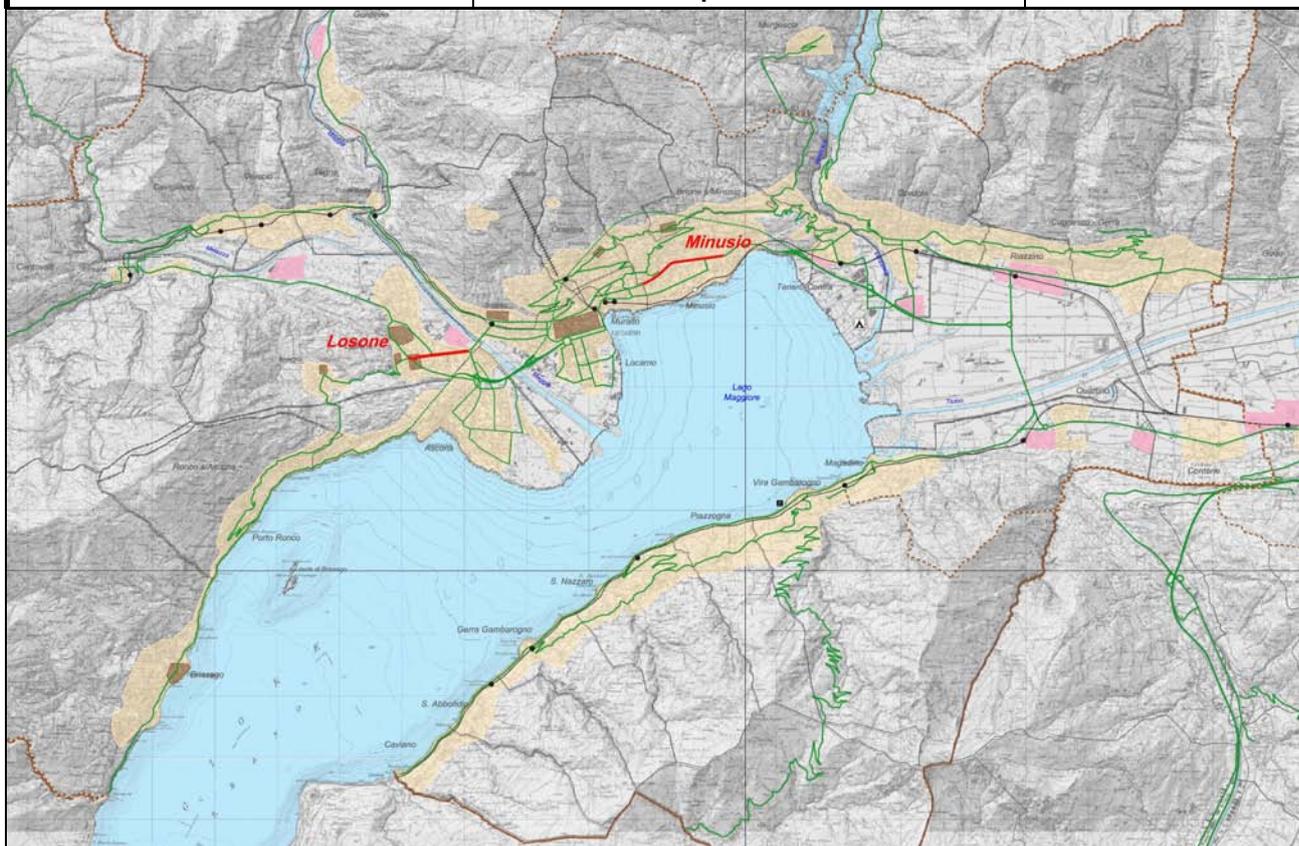
Benefici	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie alla migliore gestione dei flussi di traffico ed alla formazione dove necessario di corsie preferenziali per il TP - CE2: promozione sviluppo centripeto insediamenti (qualità degli spazi pubblici), grazie alla riqualifica urbana ed alla maggiore attrattività dei centri abitati - CE3: aumento della sicurezza generale, grazie agli interventi puntuali di moderazione, di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali ed alla riduzione delle velocità di circolazione nei quartieri residenziali - CE4: riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO₂, rumore), grazie alla riduzione delle velocità di circolazione 																						
Fattibilità	<p>La misura si concretizza con una serie di interventi costruttivi, di segnaletica e di arredo, facilmente applicabili all'assetto viario attuale e nei limiti di proprietà pubblica;</p> <p>La messa in opera di tale misura è già stata ampiamente sperimentata in alcune località dell'agglomerato</p> <p>Gli interventi di moderazione del traffico (ZONE 30) all'interno dei comparti adiacenti all'asse principale esulano da questa misura e restano di sola competenza dei singoli Comuni.</p>																						
Costi	CHF 4'900'000																						
Dati quantitativi	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">TRATTA</th> <th style="width: 15%;">Larghezza complessiva sezione soggetta ad intervento [m]</th> <th style="width: 15%;">Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]</th> <th style="width: 15%;">Superficie complessiva interessata dall'intervento [m²]</th> <th style="width: 10%;">TGM 2007 (traffico giornaliero medio) [v/g]</th> <th style="width: 15%;">Osservazioni</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Brisago Nucleo</td> <td>11.5</td> <td>400</td> <td>4'600</td> <td>11'000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Solduno</td> <td>10.5</td> <td>800</td> <td>8'400</td> <td>22'000</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					TRATTA	Larghezza complessiva sezione soggetta ad intervento [m]	Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]	Superficie complessiva interessata dall'intervento [m ²]	TGM 2007 (traffico giornaliero medio) [v/g]	Osservazioni	Brisago Nucleo	11.5	400	4'600	11'000		Solduno	10.5	800	8'400	22'000	
TRATTA	Larghezza complessiva sezione soggetta ad intervento [m]	Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]	Superficie complessiva interessata dall'intervento [m ²]	TGM 2007 (traffico giornaliero medio) [v/g]	Osservazioni																		
Brisago Nucleo	11.5	400	4'600	11'000																			
Solduno	10.5	800	8'400	22'000																			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro																			
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri																			

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Infrastrutture	Introduzione modello UPI 50/30 a Minusio e Losone	INF 2
Breve descrizione della misura	Introduzione del modello UPI 50/30 all'interno delle località di Minusio e Losone. Tale modello prevede il limite di 50 km/h lungo l'asse principale, con interventi locali di moderazione del traffico e di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, e con l'introduzione di ZONE 30 nei quartieri adiacenti. La misura è affiancata da una riqualifica urbana dell'asse stradale. Dove possibile ed opportuno si prevede di integrare nella sistemazione la demarcazione di una corsia preferenziale per il trasporto pubblico.	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare	2015
	Inoltro progetto preliminare Confederazione	2016
	Inizio dei lavori previsto	2019
	Entrata in servizio prevista	2022

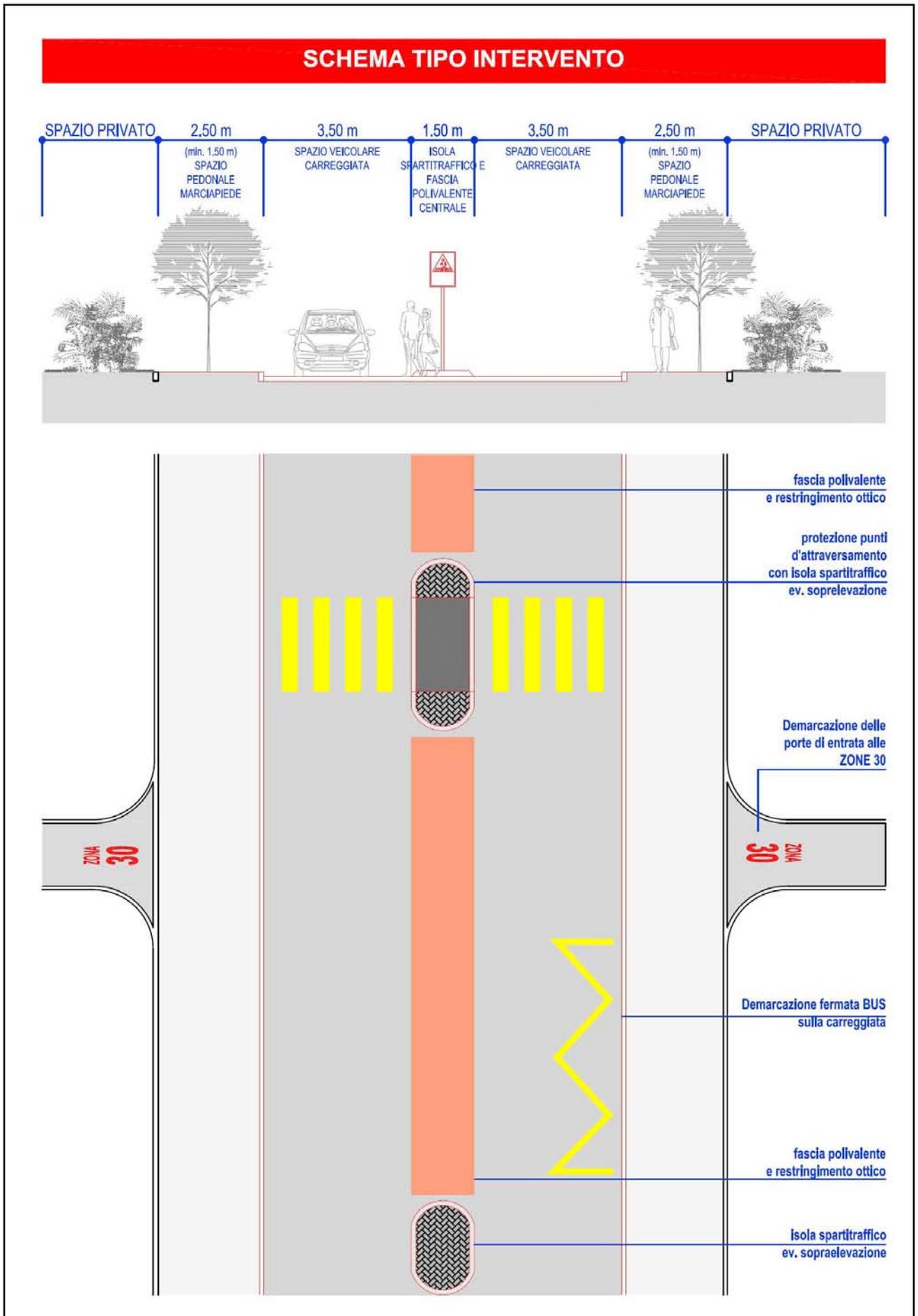


Opportunità	<p>La misura permette una riduzione generale delle velocità, favorisce i movimenti trasversali all'interno delle località e migliorare la qualità di vita nei quartieri. Con questi interventi, è possibile ridurre l'imporante effetto di "cesura", migliorare le condizioni di visibilità e di sicurezza in particolare per gli utenti più deboli (pedoni/ciclisti) e favorire qualitativamente la conduzione del trasporto pubblico lungo gli assi principali dell'agglomerato.</p> <p>Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e di riduzione dell'effetto cesura degli assi stradali in attraversamento delle principali località ed in particolare attraverso gli abitati di Losone e Minusio, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.</p>	
--------------------	---	--

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

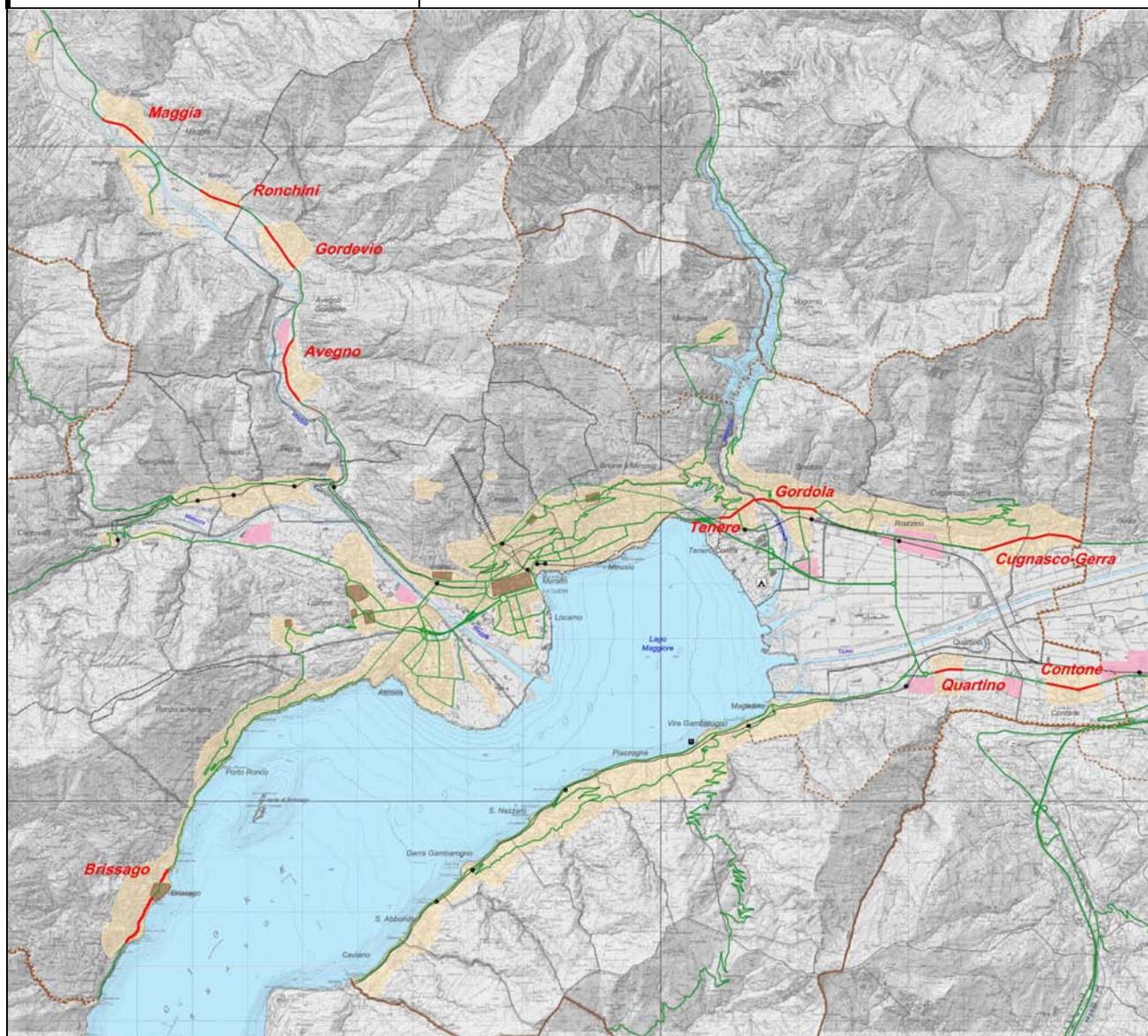
Benefici	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie alla migliore gestione dei flussi di traffico ed alla formazione dove necessario di corsie preferenziali per il TP - CE2: promozione sviluppo centripeto insediamenti (qualità degli spazi pubblici), grazie alla riqualifica urbana ed alla maggiore attrattività dei centri abitati - CE3: aumento della sicurezza generale, grazie agli interventi puntuali di moderazione, di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali ed alla riduzione delle velocità di circolazione nei quartieri residenziali - CE4: riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore), grazie alla riduzione delle velocità di circolazione 																							
Fattibilità	<p>La misura si concretizza con una serie di interventi costruttivi, di segnaletica e di arredo, facilmente applicabili all'assetto viario attuale e nei limiti di proprietà pubblica;</p> <p>La messa in opera di tale misura è già stata ampiamente sperimentata in alcune località dell'agglomerato</p> <p>Gli interventi di moderazione del traffico (ZONE 30) all'interno dei comparti adiacenti all'asse principale esulano da questa misura e restano di sola competenza dei singoli Comuni.</p>																							
Costi	CHF 5'600'000																							
Dati quantitativi	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">TRATTA</th> <th style="width: 15%;">Larghezza complessiva sezione soggetta ad intervento [m]</th> <th style="width: 15%;">Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]</th> <th style="width: 15%;">Superficie complessiva interessata dall'intervento [m²]</th> <th style="width: 15%;">TGM 2007 (traffico giornaliero medio) [v/g]</th> <th style="width: 10%;">Osservazioni</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Losone Via Locarno</td> <td>11.0</td> <td>900</td> <td>9900</td> <td>19'000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Minusio</td> <td>10.0</td> <td>1'500</td> <td>15'000</td> <td>20'000</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						TRATTA	Larghezza complessiva sezione soggetta ad intervento [m]	Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]	Superficie complessiva interessata dall'intervento [m ²]	TGM 2007 (traffico giornaliero medio) [v/g]	Osservazioni	Losone Via Locarno	11.0	900	9900	19'000		Minusio	10.0	1'500	15'000	20'000	
TRATTA	Larghezza complessiva sezione soggetta ad intervento [m]	Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]	Superficie complessiva interessata dall'intervento [m ²]	TGM 2007 (traffico giornaliero medio) [v/g]	Osservazioni																			
Losone Via Locarno	11.0	900	9900	19'000																				
Minusio	10.0	1'500	15'000	20'000																				
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro																				
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri																				

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

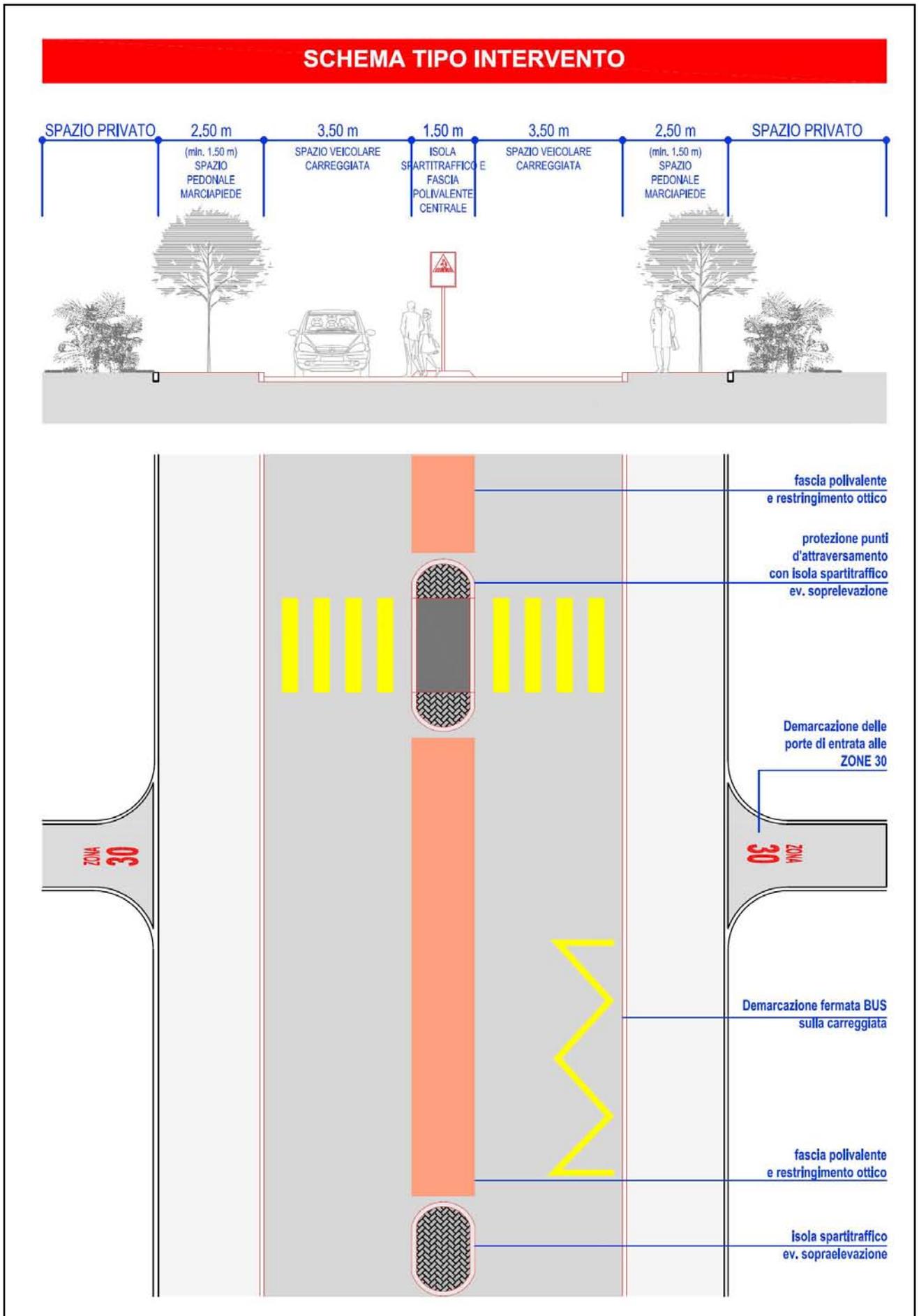
Infrastrutture	Introduzione modello UPI 50/30 (diversi Comuni)	INF 3
Breve descrizione della misura	Introduzione del modello UPI 50/30 all'interno delle località. Tale modello prevede il limite di 50 km/h lungo l'asse principale, con interventi locali di moderazione del traffico e di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, e con l'introduzione di ZONE 30 nei quartieri adiacenti. La misura è affiancata da una riqualifica urbana dell'asse stradale. Dove possibile ed opportuno si prevede di integrare nella sistemazione la demarcazione di una corsia preferenziale per il trasporto pubblico.	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

<p>Opportunità</p>	<p>La misura permette una riduzione generale delle velocità, favorisce i movimenti trasversali all'interno delle località e migliorare la qualità di vita nei quartieri. Con questi interventi, è possibile ridurre l'imporante effetto di "cesura", migliorare le condizioni di visibilità e di sicurezza in particolare per gli utenti più deboli (pedoni/ciclisti) e favorire qualitativamente la conduzione del trasporto pubblico lungo gli assi principali dell'agglomerato.</p> <p>Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e di riduzione dell'effetto cesura degli assi stradali in attraversamento delle principali località, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.</p>																																																																												
<p>Benefici</p>	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie alla migliore gestione dei flussi di traffico ed alla formazione dove necessario di corsie preferenziali per il TP - CE2: promozione sviluppo centripeto insediamenti (qualità degli spazi pubblici), grazie alla riqualifica urbana ed alla maggiore attrattività dei centri abitati - CE3: aumento della sicurezza generale, grazie agli interventi puntuali di moderazione, di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali ed alla riduzione delle velocità di circolazione nei quartieri residenziali - CE4: riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore), grazie alla riduzione delle velocità di circolazione 																																																																												
<p>Fattibilità</p>	<p>La misura si concretizza con una serie di interventi costruttivi, di segnaletica e di arredo, facilmente applicabili all'assetto viario attuale e nei limiti di proprietà pubblica;</p> <p>La messa in opera di tale misura è già stata ampiamente sperimentata in alcune località dell'agglomerato</p> <p>Gli interventi di moderazione del traffico (ZONE 30) all'interno dei comparti adiacenti all'asse principale esulano da questa misura e restano di sola competenza dei singoli Comuni.</p>																																																																												
<p>Costi</p>	<p>CHF 16'400'000</p>																																																																												
<p>Dati quantitativi</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>TRATTA</th> <th>Larghezza complessiva sezione soggetta ad intervento [m]</th> <th>Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]</th> <th>Superficie complessiva interessata dall'intervento [m²]</th> <th>TGM 2007 (traffico giornaliero medio) [v/g]</th> <th>Osservazioni</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Avegno</td> <td>10.5</td> <td>1'100</td> <td>11'550</td> <td>6'900</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Brissago Accessi</td> <td>11.5</td> <td>1'100</td> <td>12'650</td> <td>11'000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Contone</td> <td>11.0</td> <td>980</td> <td>10'780</td> <td>31'000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Cugnasco-Gerre</td> <td>9.0</td> <td>1'800</td> <td>16'200</td> <td>14'000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gordevio</td> <td>10.5</td> <td>900</td> <td>9'450</td> <td>6'000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gordola</td> <td>11.5</td> <td>1'000</td> <td>11'500</td> <td>13'000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Maggia</td> <td>10.5</td> <td>600</td> <td>6'300</td> <td>3'000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Quartino</td> <td>11.5</td> <td>600</td> <td>6'900</td> <td>30'000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ronchini</td> <td>10.5</td> <td>400</td> <td>4'200</td> <td>5'000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Tenero</td> <td>10.0</td> <td>750</td> <td>7'500</td> <td>8'000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOTALE</td> <td></td> <td>12'830</td> <td>134'930</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					TRATTA	Larghezza complessiva sezione soggetta ad intervento [m]	Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]	Superficie complessiva interessata dall'intervento [m ²]	TGM 2007 (traffico giornaliero medio) [v/g]	Osservazioni	Avegno	10.5	1'100	11'550	6'900		Brissago Accessi	11.5	1'100	12'650	11'000		Contone	11.0	980	10'780	31'000		Cugnasco-Gerre	9.0	1'800	16'200	14'000		Gordevio	10.5	900	9'450	6'000		Gordola	11.5	1'000	11'500	13'000		Maggia	10.5	600	6'300	3'000		Quartino	11.5	600	6'900	30'000		Ronchini	10.5	400	4'200	5'000		Tenero	10.0	750	7'500	8'000		TOTALE		12'830	134'930		
TRATTA	Larghezza complessiva sezione soggetta ad intervento [m]	Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]	Superficie complessiva interessata dall'intervento [m ²]	TGM 2007 (traffico giornaliero medio) [v/g]	Osservazioni																																																																								
Avegno	10.5	1'100	11'550	6'900																																																																									
Brissago Accessi	11.5	1'100	12'650	11'000																																																																									
Contone	11.0	980	10'780	31'000																																																																									
Cugnasco-Gerre	9.0	1'800	16'200	14'000																																																																									
Gordevio	10.5	900	9'450	6'000																																																																									
Gordola	11.5	1'000	11'500	13'000																																																																									
Maggia	10.5	600	6'300	3'000																																																																									
Quartino	11.5	600	6'900	30'000																																																																									
Ronchini	10.5	400	4'200	5'000																																																																									
Tenero	10.0	750	7'500	8'000																																																																									
TOTALE		12'830	134'930																																																																										
<p>Ente responsabile (per l'attuazione)</p>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro																																																																									
<p>Ente finanziatore</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri																																																																									

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE



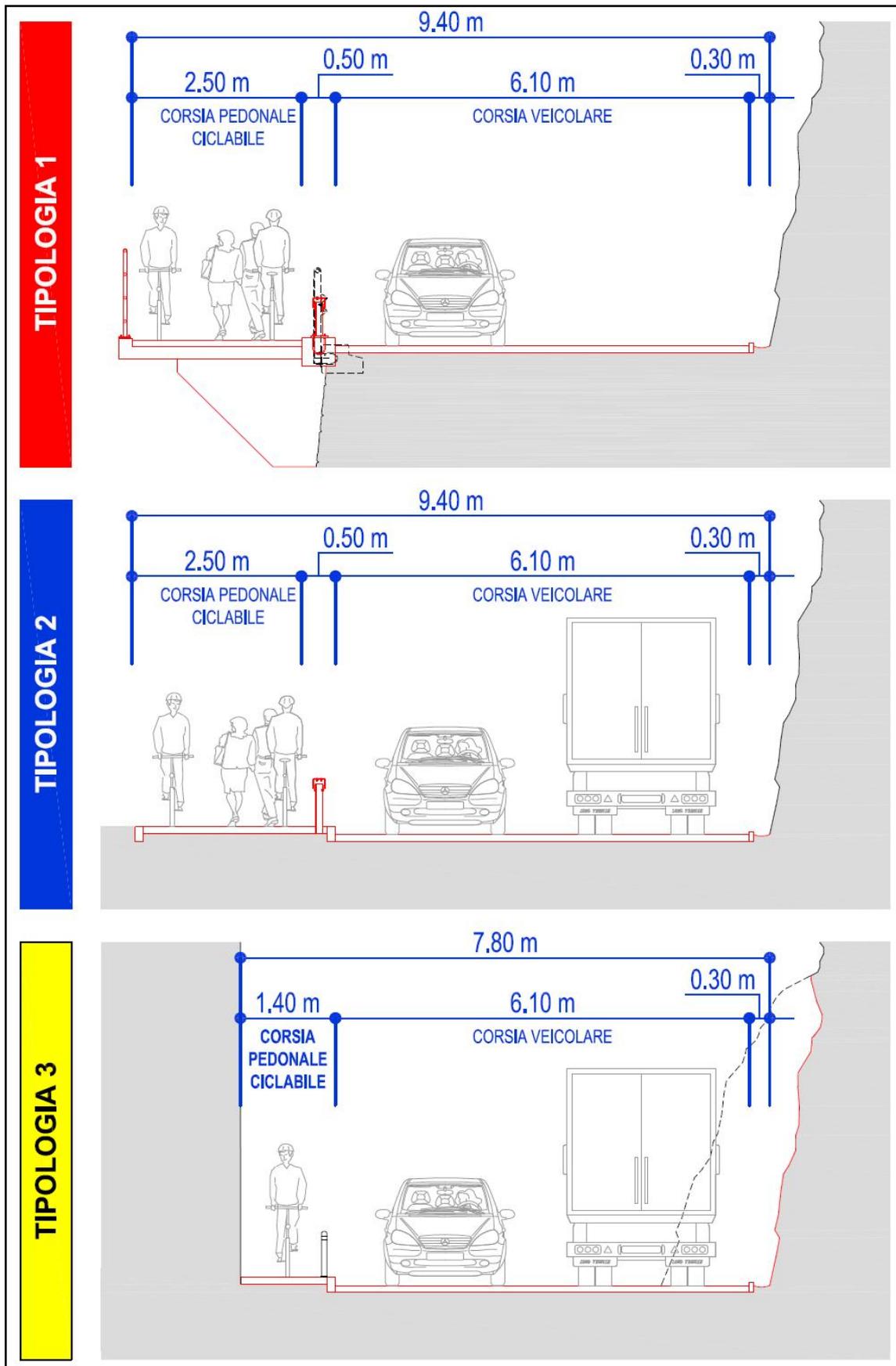
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Infrastrutture	Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino		INF 4
Breve descrizione della misura	Realizzazione di nuovi marciapiedi ciclabili e/o correzione ed adeguamento locale del tracciato stradale attuale onde mettere in sicurezza il collegamento pedonale e ciclabile lungo la tratta della litoranea del Gambarogno tra Quartino e Magadino.		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare	2014	
	Inoltro progetto preliminare Confederazione	2015	
	Inizio dei lavori previsto	2017	
	Entrata in servizio prevista	2018	
	TIPOLOGIA 1	TIPOLOGIA 2	TIPOLOGIA 3
Opportunità	<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 (sicuramente migliore rispetto allo stato attuale) e rendere maggiormente attrattivo lo spostamento ciclabile/pedonale all'interno dell'agglomerato.</p> <p>Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta all'interno dei Comuni ubicati ai margini dell'agglomerato, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.</p>		

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (traffico lento), grazie alla realizzazione o estensione dei collegamenti pedonali e/o ciclabili all'interno dell'agglomerato - CE3: aumento della sicurezza del traffico (oggettiva e soggettiva); i pedoni e le biciclette possono beneficiare localmente di spazi a loro riservati, soprattutto in corrispondenza di quelle tratte stradali oggi critiche - CE4: riduzione impatto ambientale ed emissioni (aumento ripartizione modale a favore TL) 																											
Fattibilità	<p>La misura, sebbene non sempre di facile attuazione, è stata verificata in loco dal punto di vista tecnico e della sopportabilità finanziaria, e può essere concretizzata con tipologie d'intervento diverse (sezioni tipo) applicabili in funzione del contesto specifico e della configurazione attuale della strada (esecuzione a sbalzo o allargamento spazio pubblico laterale).</p> <p>L'applicazione delle singole tipologie è evidenziata nello schema alla pagina precedente e considera le peculiarità attuali del tratto stradale interessato.</p>																											
Costi	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;"></th> <th style="width: 20%;">Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]</th> <th style="width: 20%;">Costo unitario intervento Fr./m</th> <th style="width: 20%;">Costo totale Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>TIPOLOGIA 1</td> <td style="text-align: center;">550</td> <td style="text-align: center;">2'500.00</td> <td style="text-align: center;">1'375'000</td> </tr> <tr> <td>TIPOLOGIA 2</td> <td style="text-align: center;">600</td> <td style="text-align: center;">400.00</td> <td style="text-align: center;">240'000</td> </tr> <tr> <td>TIPOLOGIA 3</td> <td style="text-align: center;">100</td> <td style="text-align: center;">11'000.00</td> <td style="text-align: center;">1'100'000</td> </tr> <tr> <td>ARROTONDAMENTO</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">-15'000</td> </tr> <tr> <td>TOTALE</td> <td style="text-align: center;">1'250</td> <td></td> <td style="text-align: center;">2'700'000</td> </tr> </tbody> </table>					Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]	Costo unitario intervento Fr./m	Costo totale Fr.	TIPOLOGIA 1	550	2'500.00	1'375'000	TIPOLOGIA 2	600	400.00	240'000	TIPOLOGIA 3	100	11'000.00	1'100'000	ARROTONDAMENTO			-15'000	TOTALE	1'250		2'700'000
	Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]	Costo unitario intervento Fr./m	Costo totale Fr.																									
TIPOLOGIA 1	550	2'500.00	1'375'000																									
TIPOLOGIA 2	600	400.00	240'000																									
TIPOLOGIA 3	100	11'000.00	1'100'000																									
ARROTONDAMENTO			-15'000																									
TOTALE	1'250		2'700'000																									
Dati quantitativi	<p>Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento: 1'250 ml TGM 2007 (traffico giornaliero medio): 8'200-10'000 v/g</p>																											
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro																								
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri																								

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE



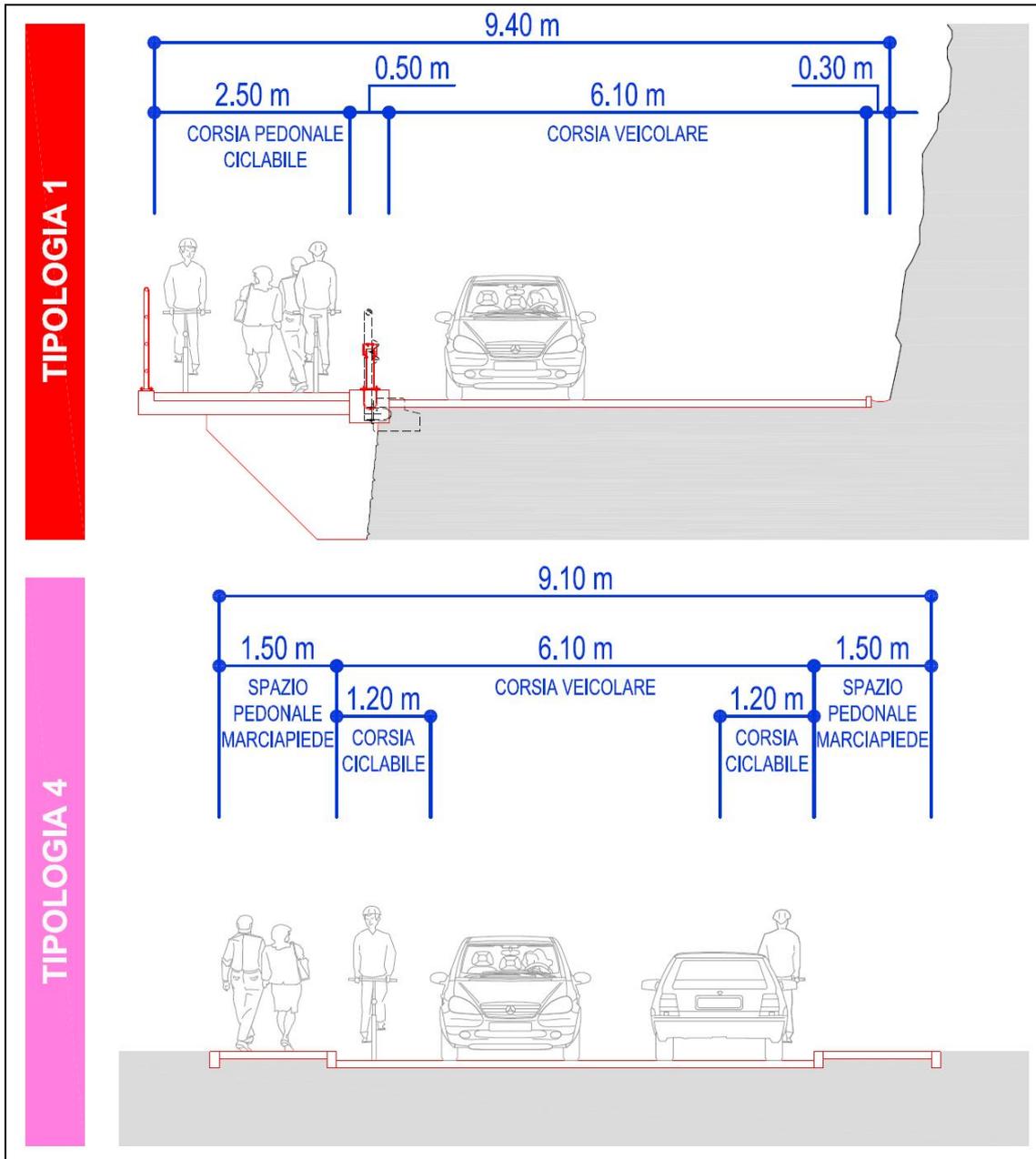
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Infrastrutture	Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili Magadino-Dirinella e Brissago-Porto Ronco		INF 5
Breve descrizione della misura	Realizzazione di nuovi marciapiedi ciclabili e/o correzione ed adeguamento locale del tracciato stradale attuale onde mettere in sicurezza il collegamento pedonale e ciclabile lungo le tratte Porto-Ronco-Brissago e della litoranea del Gambarogno tra Magadino e Dirinella		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C		
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare	2015	
	Inoltro progetto preliminare Confederazione	2016	
	Inizio dei lavori previsto	2019	
	Entrata in servizio prevista	2022	
TIPOLOGIA 1		TIPOLOGIA 4	
Opportunità	<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 (sicuramente migliore rispetto allo stato attuale) e rendere maggiormente attrattivo lo spostamento ciclabile/pedonale all'interno dell'agglomerato.</p> <p>Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di messa in sicurezza e promozione della mobilità lenta all'interno dei Comuni ubicati ai margini dell'agglomerato, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.</p>		

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

<p>Benefici</p>	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (traffico lento), grazie alla realizzazione o estensione dei collegamenti pedonali e/o ciclabili all'interno dell'agglomerato - CE3: aumento della sicurezza del traffico (oggettiva e soggettiva); i pedoni e le biciclette possono beneficiare localmente di spazi a loro riservati, soprattutto in corrispondenza di quelle tratte stradali oggi critiche - CE4: riduzione impatto ambientale ed emissioni (aumento ripartizione modale a favore TL) 																							
<p>Fattibilità</p>	<p>La misura, sebbene non sempre di facile attuazione, è stata verificata in loco dal punto di vista tecnico e della sopportabilità finanziaria, e può essere concretizzata con tipologie d'intervento diverse (sezioni tipo) applicabili in funzione del contesto specifico e della configurazione attuale della strada.</p> <p>L'applicazione delle singole tipologie è evidenziata nello schema alla pagina precedente e considera le peculiarità attuali del tratto stradale interessato.</p>																							
<p>Costi</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;"></th> <th style="width: 20%;">Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]</th> <th style="width: 20%;">Costo unitario intervento Fr./m</th> <th style="width: 20%;">Costo totale Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>TIPOLOGIA 1</td> <td>1'100</td> <td>2'500.00</td> <td>2'750'000</td> </tr> <tr> <td>TIPOLOGIA 2</td> <td>10'300</td> <td>50.00</td> <td>515'000</td> </tr> <tr> <td>ARROTONDAMENTO</td> <td></td> <td></td> <td>35'000</td> </tr> <tr> <td>TOTALE</td> <td>10'300</td> <td></td> <td>3'300'000</td> </tr> </tbody> </table>					Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]	Costo unitario intervento Fr./m	Costo totale Fr.	TIPOLOGIA 1	1'100	2'500.00	2'750'000	TIPOLOGIA 2	10'300	50.00	515'000	ARROTONDAMENTO			35'000	TOTALE	10'300		3'300'000
	Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]	Costo unitario intervento Fr./m	Costo totale Fr.																					
TIPOLOGIA 1	1'100	2'500.00	2'750'000																					
TIPOLOGIA 2	10'300	50.00	515'000																					
ARROTONDAMENTO			35'000																					
TOTALE	10'300		3'300'000																					
<p>Dati quantitativi</p>	<p>Tratta Porto Ronco-Brissago Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento: 1'100 ml TGM 2007 (traffico giornaliero medio): 9'400-11'800 v/g</p> <p>Tratta Magadino-Dirinella Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento: 10'300 ml TGM 2007 (traffico giornaliero medio): 8'200-10'000 v/g</p>																							
<p>Ente responsabile (per l'attuazione)</p>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro																				
<p>Ente finanziatore</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri																				

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

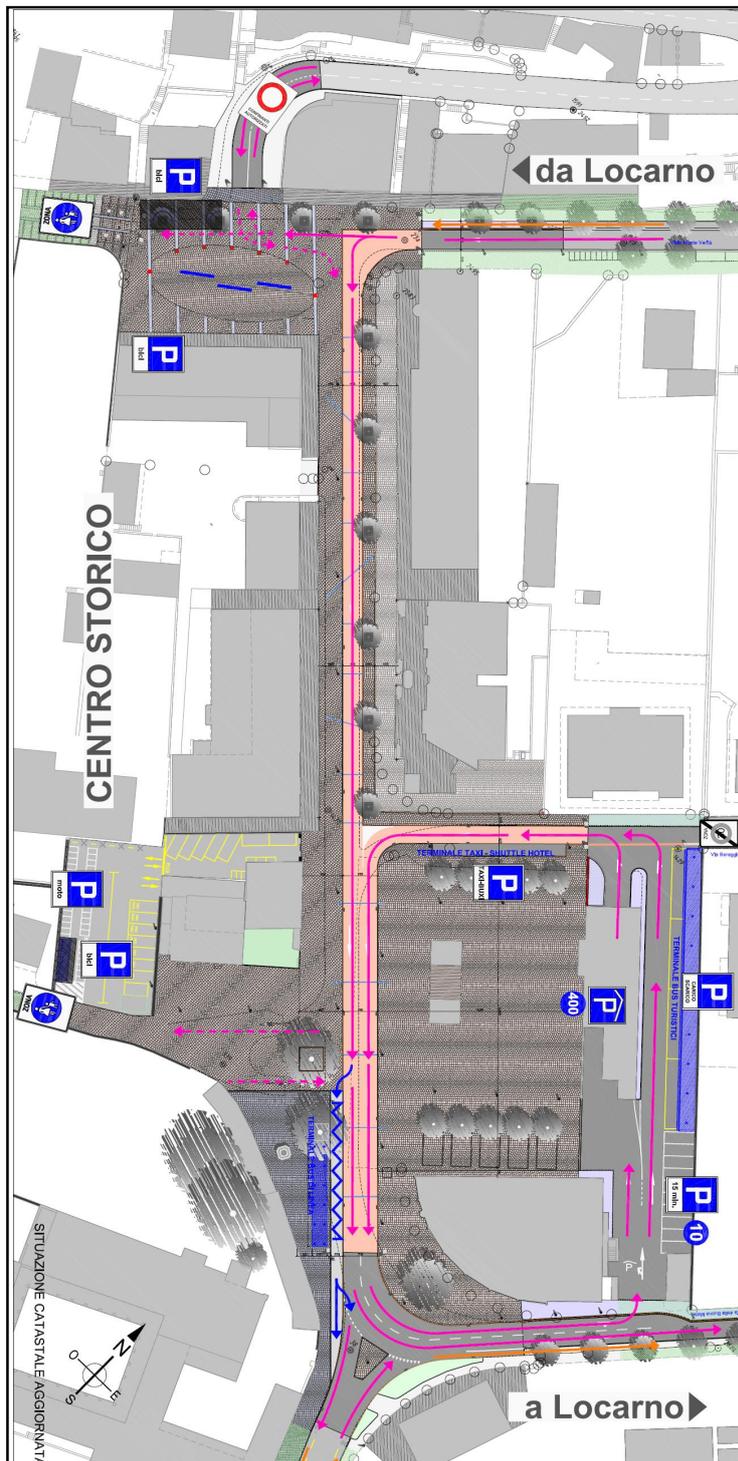


PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Infrastrutture	Ascona Borgo <i>Riassetto viario di Viale Papio</i>	INF 6
Breve descrizione della misura	Riassetto viario di Viale Papio con interventi volti a favorire la permeabilità degli spostamenti pedonali trasversali e ad eliminare le attuali barriere fisiche tra spazi veicolari e spazi pedonali. L'intervento sarà completato da misure di arredo urbano volte a conferire agli spazi pubblici una conformazione maggiormente in linea alla vocazione turistica della regione.	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare	2011
	Inoltro progetto preliminare Confederazione	2012
	Inizio dei lavori previsto	2015
	Entrata in servizio prevista	2015/2016
		
Opportunità	<p>La misura permette una riduzione generale delle velocità nell'ottica di migliorare la fluidità del traffico e la sicurezza generale lungo l'asse in attraversamento del centro di Ascona; l'intervento favorisce pure la permeabilità pedonale trasversale tra attività commerciali presenti ai margini del Viale, autosilo, quartieri residenziali, nucleo e Riva Lago.</p> <p>Tale misura prevede pure la formazione di un nuovo terminale Bus che permette l'attestamento in linea della linea 1 in provenienza dal nuovo attraversamento della Maggia.</p> <p>Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e della fruibilità pedonale dello spazio pubblico evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.</p>	
Benefici	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie ad una loro migliore riorganizzazione spaziale e funzionale - CE2: promozione sviluppo centripeto insediamenti e posti di lavoro (maggiore qualità, attrattività ed accessibilità degli spazi pubblici e del sistema di trasporti) - CE3: aumento della sicurezza del traffico, sia veicolare che lento - CE4: riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore), grazie alla moderazione del traffico ed alla limitazione conseguente delle velocità di circolazione 	
Fattibilità	<p>La misura si concretizza con una serie di interventi costruttivi, di segnaletica e di arredo, facilmente applicabili all'assetto viario attuale e nei limiti di proprietà pubblica; la messa in opera di tale misura è già stata verificata nell'ambito della progettazione di massima e definitiva sviluppata dal Comune di Ascona nel corso del 2010/2011.</p>	

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

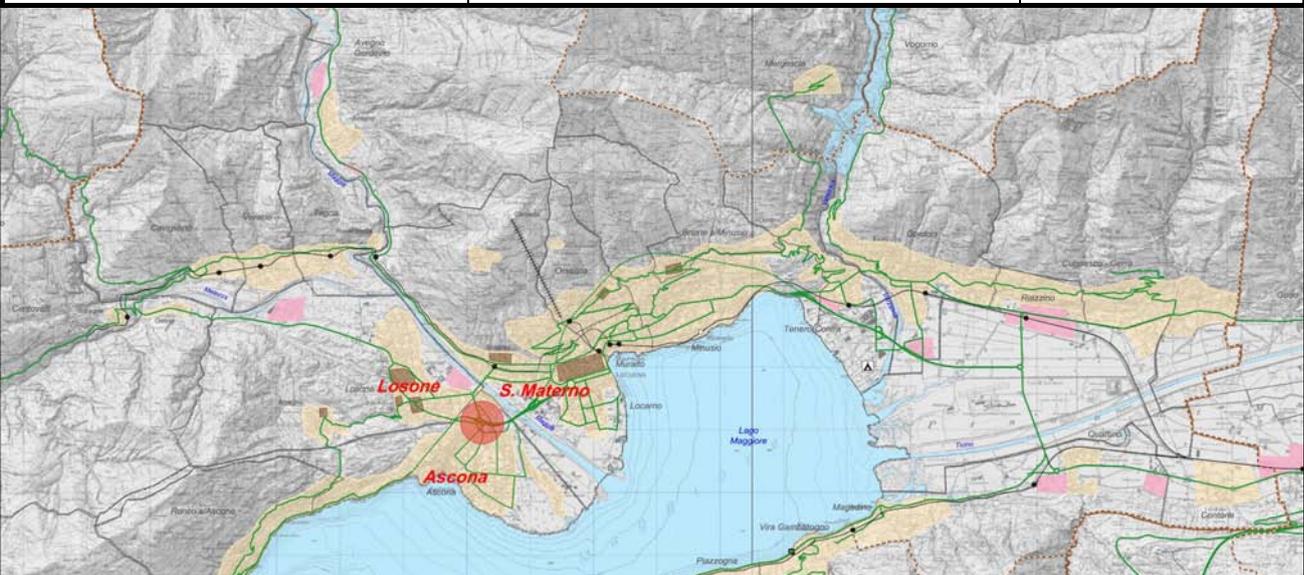
Costi	CHF 2'200'000.-			
Dati quantitativi	Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento: 250 ml Superficie complessiva interessata dall'intervento: 5'000 m2 TGM 2007 (traffico giornaliero medio): 6'500 v/g			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri



LEGENDA

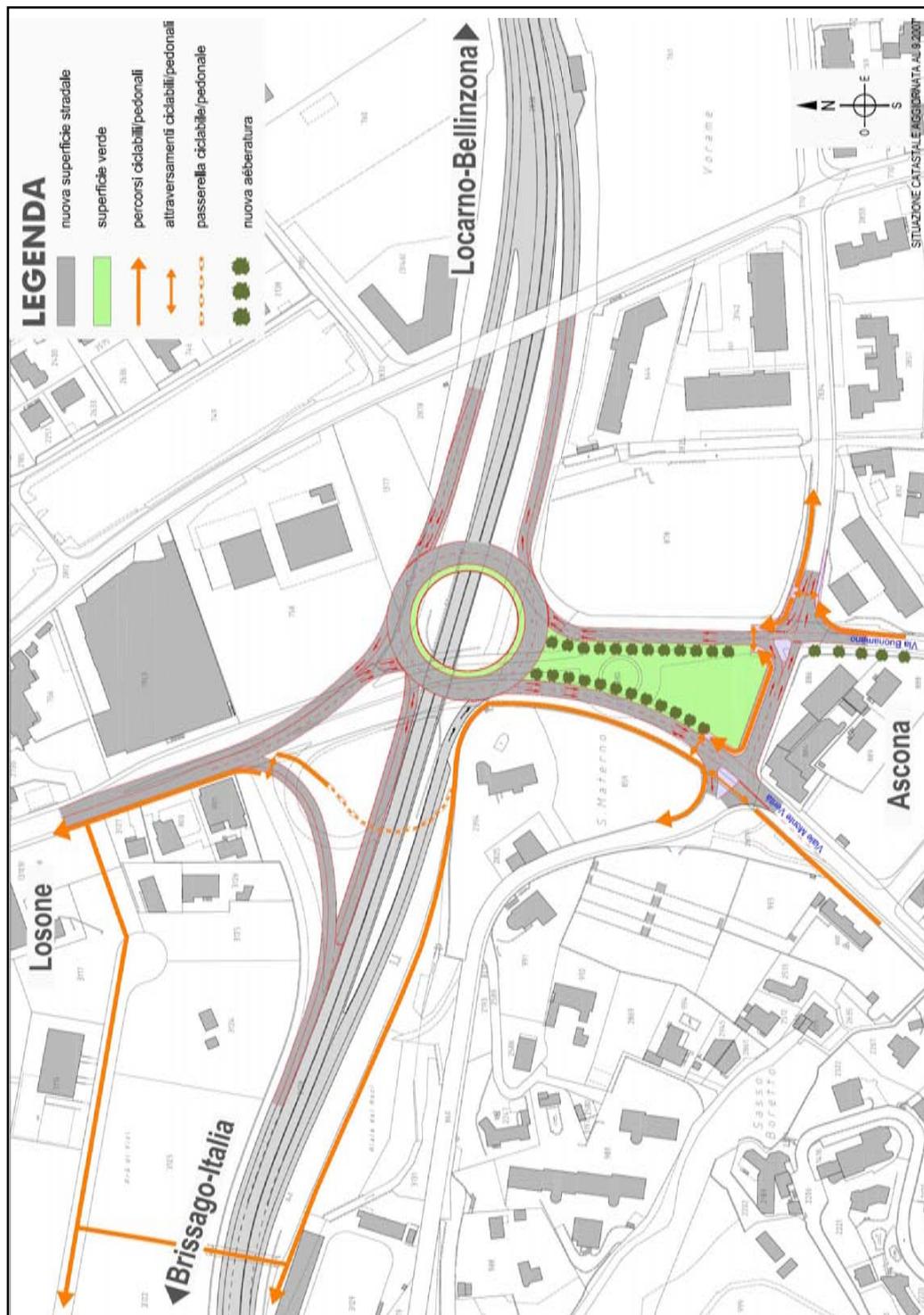
- circolazione veicolare
- percorso BUS + fermata
- fruibilità pedonale / ciclabile
- ciclopiste / corsie ciclabili
- strada pedonale
- parcheggio pubblico coperto
- parcheggio pubblico corta durata
- parcheggio biciclette
- parcheggio moto
- parcheggio taxi

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Infrastrutture	Area di trasformazione Ascona - Losone <i>Riorganizzazione svincolo S. Materno</i>		INF 7
Breve descrizione della misura	Riorganizzazione completa dello svincolo S. Materno dell'A13 con l'obiettivo di migliorare le condizioni di viabilità e di sicurezza da/per la rete viaria veloce. La misura prevede la sistemazione di una rotonda sopraelevata in asse alla semiautostrada A13 con relativi agganci alla rete viaria locale e l'integrazione dei nuovi percorsi ciclabili-pedonali.		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C		
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare	2012	
	Inoltro progetto preliminare Confederazione	2015	
	Inizio dei lavori previsto	2020	
	Entrata in servizio prevista	2022	
			
Opportunità	<p>Tale misura permette di migliorare le condizioni di viabilità da/per la rete viaria veloce, favorisce un riordino generale della rete viaria in entrata/uscita da Ascona, come pure riduce le colonne ed offre maggiore sicurezza per i veicoli all'incrocio tra Via Buonamano e Via al Pascolo in uscita da Ascona; parallelamente questa sistemazione agevola e favorisce il passaggio del nodo da parte di pedoni e ciclisti.</p> <p>Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e della gestione dei flussi di traffico lungo gli assi in entrata/uscita da Ascona, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.</p>		
Benefici	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie ad una loro migliore riorganizzazione spaziale e funzionale --CE3: aumento della sicurezza del traffico (sicurezza oggettiva, riduzione punti conflittuali in particolare allo svincolo A13 ed all'intersezione tra Via Buonamano e Via al Pascolo) - CE4: riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore) 		
Fattibilità	<p>La misura si concretizza con lo smantellamento di parte del manufatto esistente, la sistemazione di nuove strutture portanti sopra il tracciato dell'A13 ed il collegamento verso le rampe di raccordo attuali. A livello di mobilità lenta, si prevede la realizzazione di una nuova passerella pedonale-ciclabile ad Ovest rispetto al nodo. L'intervento è completato dal miglioramento della sicurezza all'intersezione Via Buonamano-Via al Pascolo.</p>		

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Costi	CHF 6'500'000.-			
Dati quantitativi	Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento: 500 ml Superficie complessiva interessata dall'intervento: 7'000 m2 TGM 2007 (traffico giornaliero medio): 24'400 v/g			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

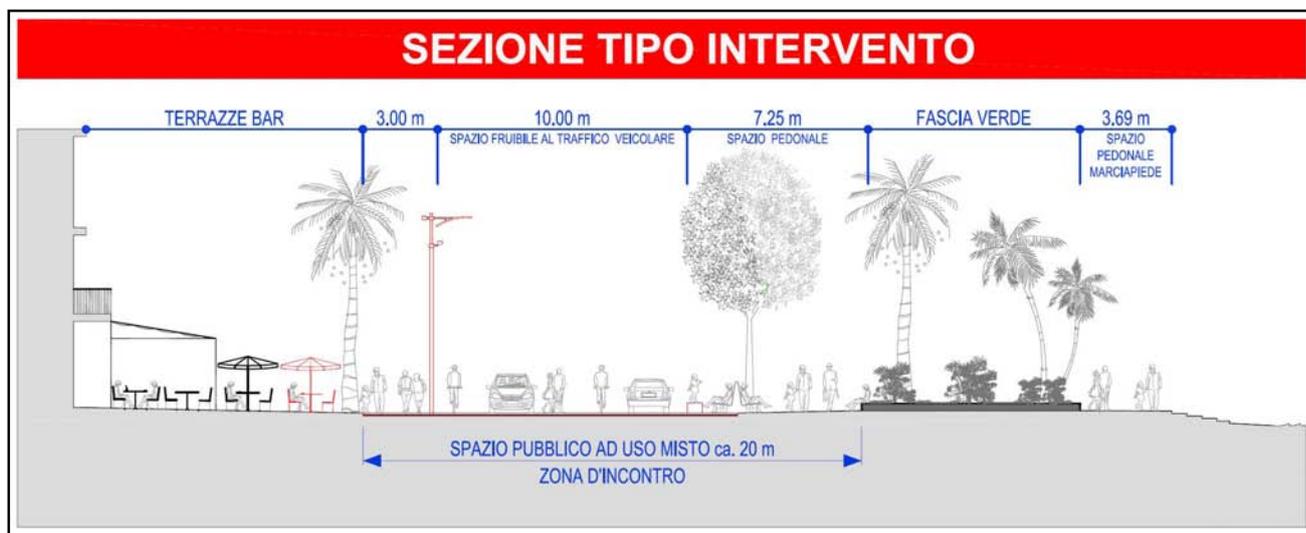


PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

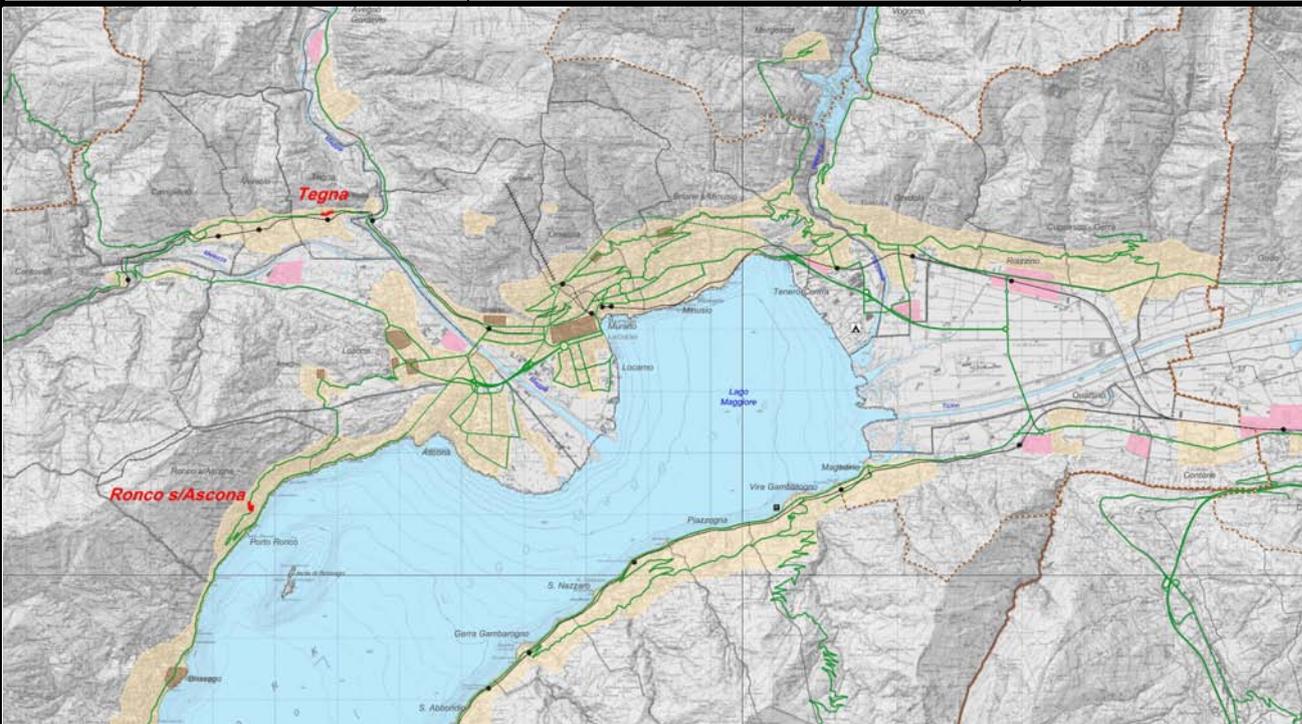
Infrastrutture	Lungolago Muralto <i>Riassetto viario Lungolago Viale Verbano</i>		INF 8
Breve descrizione della misura	<p>Introduzione di una zona d'incontro lungo viale Verbano, con estensione della misura a tutto il comparto compreso tra la stazione FFS a monte, il lago a valle, la zona Debarcadero ad Ovest e la zona Burbaglio a Est.</p> <p>Questo intervento è accompagnato dalla soppressione della separazione tra gli spazi destinati ai veicoli e spazi riservati ai pedoni, onde migliorare la permeabilità e fruibilità pedonale e ciclabile, e separare il flusso di ciclisti veloci da quello lento e di svago; l'intervento è completato da misure di riqualifica urbana, e di riorganizzazione e riduzione dei posteggi in superficie, volte a conferire agli spazi pubblici un aspetto e configurazione maggiormente in sintonia con la vocazione turistica della zona.</p>		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C		
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare Inoltro progetto preliminare Confederazione Inizio dei lavori previsto Entrata in servizio prevista	2012 2014 2015 2016	
			
Opportunità	<p>La riqualifica urbana prevista sul lungolago conferisce agli spazi pubblici una conformazione maggiormente in linea con la vocazione turistica della zona migliorando la fruibilità delle aree di svago presenti a bordo lago e favorendo gli spostamenti trasversali tra quest'ultimo e le attività presenti sul lato opposto della carreggiata.</p> <p>La riorganizzazione delle aree di parcheggio presenti in bordura di carreggiata, accompagnata dalla riduzione a 20 km/h della velocità di percorrenza, garantisce inoltre una maggiore sicurezza al flusso di veicoli e biciclette nel comparto.</p> <p>L'interruzione della ciclopista dopo il Debarcadero di Locarno in direzione di Piazza Cattori e l'inserimento del flusso di ciclisti nello spazio pubblico del Viale Cattori /Viale Verbano offre garanzie di continuità e sicurezza in entrata al comparto e alla zona d'incontro.</p> <p>Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e della fruibilità pedonale/ciclabile dello spazio pubblico evidenziate a livello di analisi dello stato attuale, ed offre una risposta moderna a livello di gestione del flusso di ciclisti in attraversamento del comparto.</p>		

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (riduzione del traffico motorizzato a vantaggio di una maggiore fruibilità pedonale e ciclabile); - CE2: miglioramento della qualità degli spazi pubblici (riqualifica degli spazi pubblici e del sistema di trasporti, riduzione e riorganizzazione dell'offerta di posteggi in superficie) - CE3: aumento della sicurezza del traffico (introduzione zona d'incontro, riduzione delle velocità, uso misto dello spazio pubblico) - CE4: riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore) 			
Fattibilità	<p>La fattibilità e l'opportunità dell'applicazione di questa misura al comparto del Lungolago è stata verificata tramite studio specifico promosso dal Comune di Muralto nel corso del 2010.</p>			
Costi	<p>CHF 3'000'000.-</p>			
Dati quantitativi	<p>Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento: 600 ml Larghezza complessiva sezione soggetta ad intervento: 20,0 ml Superficie complessiva interessata dall'intervento: 12'000 m2 TGM 2007 (traffico giornaliero medio): 3'200 v/g</p>			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Infrastrutture	Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento dei nuclei di Ronco s.Ascona e Tegna.		INF 9
Breve descrizione della misura	Moderazione del traffico e riqualifica urbana con restringimento ottico della carreggiata e posa di elementi di arredo in modo da favorire una riduzione della velocità di percorrenza (Zona 30). Posa di segnaletica di attenzione (orizzonte e verticale) in corrispondenza dei punti in cui lo scambio tra veicoli resta difficoltoso e laddove interventi di allargamento non sono finanziariamente sostenibili.		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare	2012	
	Inoltro progetto preliminare Confederazione	2014	
	Inizio dei lavori previsto	2015	
	Entrata in servizio prevista	2018	
			
Opportunità	<p>In considerazione dei calibri ridotti e delle scarse condizioni di visibilità lungo le strade principali in attraversamento dei nuclei storici, la misura permette una riduzione generale delle velocità, favorisce i movimenti trasversali e migliorare la qualità di vita dei residenti. Con questi interventi è pertanto possibile ridurre l'effetto di "cesura", migliorare le condizioni di visibilità e di sicurezza in particolare per gli utenti più deboli (pedoni/ciclisti).</p> <p>Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza lungo gli assi stradali principali in attraversamento dei nuclei storici, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.</p>		

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie a migliori condizioni di sicurezza e di mobilità - CE2: promozione sviluppo centripeto insediamenti (qualità degli spazi pubblici), grazie alla riqualifica urbana ed alla maggiore attrattività dei nuclei storici - CE3: aumento della sicurezza generale, grazie agli interventi di moderazione del traffico e alla riduzione del limite di velocità lungo le tratte all'interno dei nuclei - CE4: riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore), grazie alla riduzione delle velocità di circolazione 												
Fattibilità	<p>La misura si concretizza con interventi di riqualifica urbana tramite (pavimentazioni differenziate ed interventi costruttivi, di segnaletica e di arredo), facilmente applicabili all'assetto viario attuale e nei limiti di proprietà pubblica. La messa in opera di tale misura è già stata ampiamente sperimentata in alcuni nuclei dell'agglomerato (Brione s. Minusio, Orselina).</p>												
Costi	CHF 1'100'000												
Dati quantitativi	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">TRATTA</th> <th style="text-align: center;">Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]</th> <th style="text-align: center;">TGM 2007 (traffico giornaliero medio) [v/g]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ronco s/Ascona</td> <td style="text-align: center;">200</td> <td style="text-align: center;">800</td> </tr> <tr> <td>Tegna</td> <td style="text-align: center;">300</td> <td style="text-align: center;">8'000</td> </tr> </tbody> </table>				TRATTA	Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]	TGM 2007 (traffico giornaliero medio) [v/g]	Ronco s/Ascona	200	800	Tegna	300	8'000
TRATTA	Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]	TGM 2007 (traffico giornaliero medio) [v/g]											
Ronco s/Ascona	200	800											
Tegna	300	8'000											
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro									
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri									



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Infrastrutture	Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento dei nuclei di Verscio e Cavigliano.		INF 10
Breve descrizione della misura	Moderazione del traffico e riqualifica urbana con restringimento ottico della carreggiata e posa di elementi di arredo in modo da favorire una riduzione della velocità di percorrenza (Zona 30). Posa di segnaletica di attenzione (orizzonte e verticale) in corrispondenza dei punti in cui lo scambio tra veicoli resta difficoltoso e laddove interventi di allargamento non sono finanziariamente sostenibili.		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare	2015	
	Inoltro progetto preliminare Confederazione	2016	
	Inizio dei lavori previsto	2019	
	Entrata in servizio prevista	2022	
Opportunità	<p>In considerazione dei calibri ridotti e delle scarse condizioni di visibilità lungo le strade principali in attraversamento dei nuclei storici, la misura permette una riduzione generale delle velocità, favorisce i movimenti trasversali e migliorare la qualità di vita dei residenti. Con questi interventi è pertanto possibile ridurre l'effetto di "cesura", migliorare le condizioni di visibilità e di sicurezza in particolare per gli utenti più deboli (pedoni/ciclisti).</p> <p>Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza lungo gli assi stradali principali in attraversamento dei nuclei storici, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.</p>		

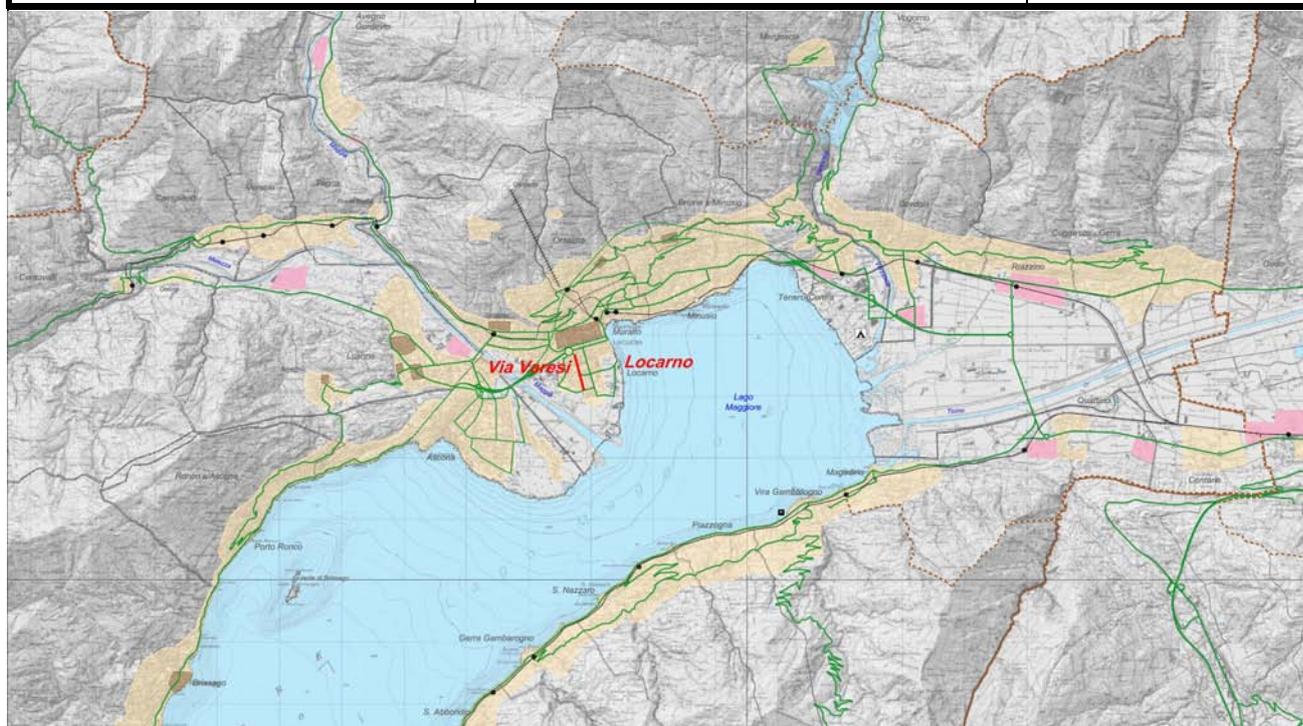
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie a migliori condizioni di sicurezza e di mobilità - CE2: promozione sviluppo centripeto insediamenti (qualità degli spazi pubblici), grazie alla riqualifica urbana ed alla maggiore attrattività dei nuclei storici - CE3: aumento della sicurezza generale, grazie agli interventi di moderazione del traffico e alla riduzione del limite di velocità lungo le tratte all'interno dei nuclei - CE4: riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore), grazie alla riduzione delle velocità di circolazione 												
Fattibilità	<p>La misura si concretizza con interventi di riqualifica urbana tramite (pavimentazioni differenziate ed interventi costruttivi, di segnaletica e di arredo), facilmente applicabili all'assetto viario attuale e nei limiti di proprietà pubblica. La messa in opera di tale misura è già stata ampiamente sperimentata in alcuni nuclei dell'agglomerato (Brione s. Minusio, Orselina).</p>												
Costi	CHF 1'900'000												
Dati quantitativi	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">TRATTA</th> <th style="text-align: center;">Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]</th> <th style="text-align: center;">TGM 2007 (traffico giornaliero medio) [v/g]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verscio</td> <td style="text-align: center;">450</td> <td style="text-align: center;">6'000</td> </tr> <tr> <td>Cavigliano</td> <td style="text-align: center;">400</td> <td style="text-align: center;">2'200</td> </tr> </tbody> </table>				TRATTA	Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]	TGM 2007 (traffico giornaliero medio) [v/g]	Verscio	450	6'000	Cavigliano	400	2'200
TRATTA	Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento [m]	TGM 2007 (traffico giornaliero medio) [v/g]											
Verscio	450	6'000											
Cavigliano	400	2'200											
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro									
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri									



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

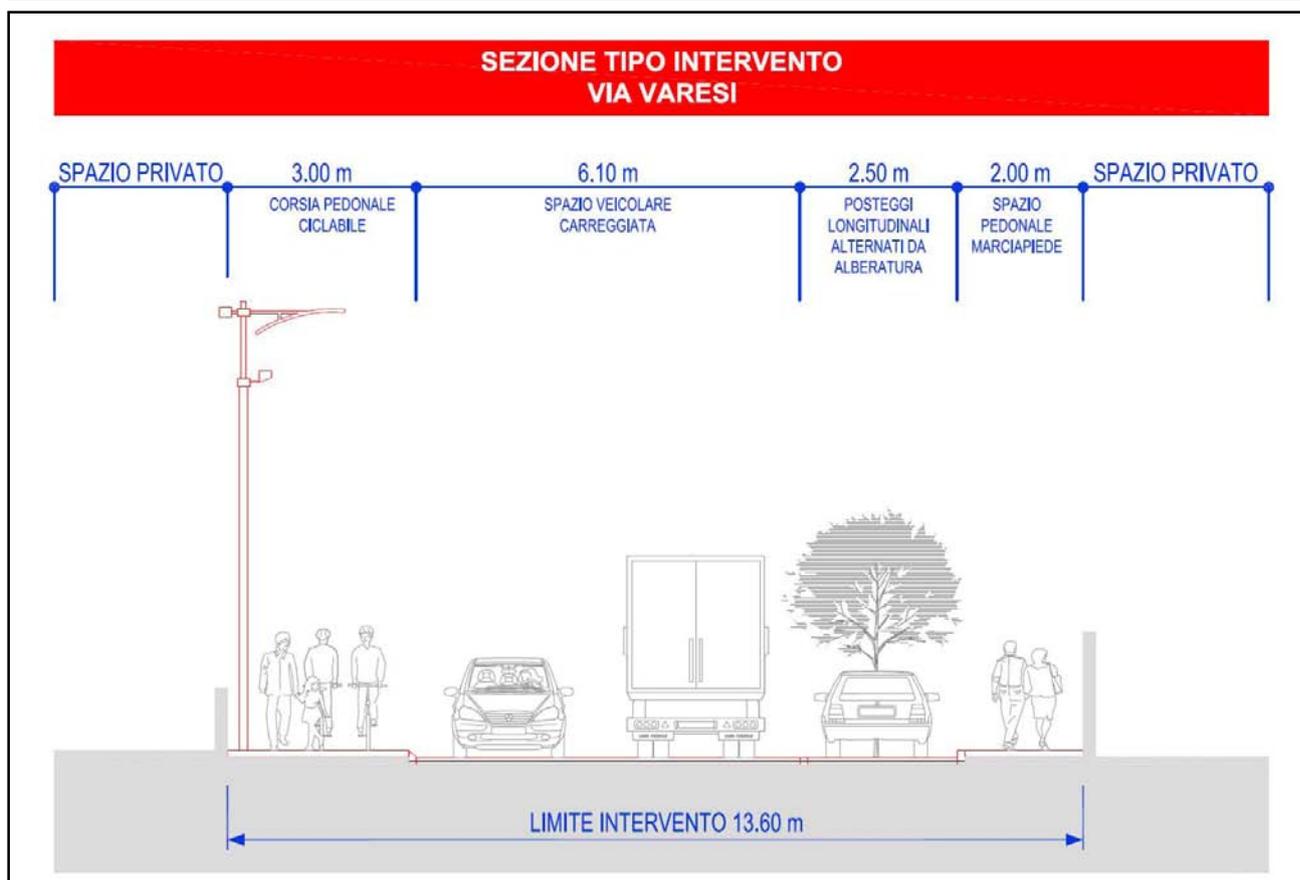
Infrastrutture	Messa in sicurezza delle tratte pericolose <i>Via Varesi, Locarno</i>	INF 11
Breve descrizione della misura	Moderazione del traffico e riqualifica urbana con restringimento fisico della carreggiata e posa di elementi di arredo e nuova alberatura. In considerazione degli spazi disponibili si prevede la creazione di una pista ciclabile bidirezionale o di una corsia ciclabile per direzione.	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare	2016
	Inoltro progetto preliminare Confederazione	2017
	Inizio dei lavori previsto	2019
	Entrata in servizio prevista	2020



Opportunità	<p>La misura permette una riduzione generale delle velocità, favorisce la mobilità lenta all'interno del quartiere e migliora la qualità di vita dei suoi abitanti. Con questo intervento è possibile ridurre in modo tangibile le velocità di circolazione, migliorare le condizioni di visibilità e di sicurezza in particolare in prossimità dell'istituto scolastico e favorire qualitativamente gli spostamenti pedonali/ciclabili sia all'interno del quartiere che da/per il centro città.</p> <p>Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e di riduzione dell'incidentalità, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.</p>
--------------------	---

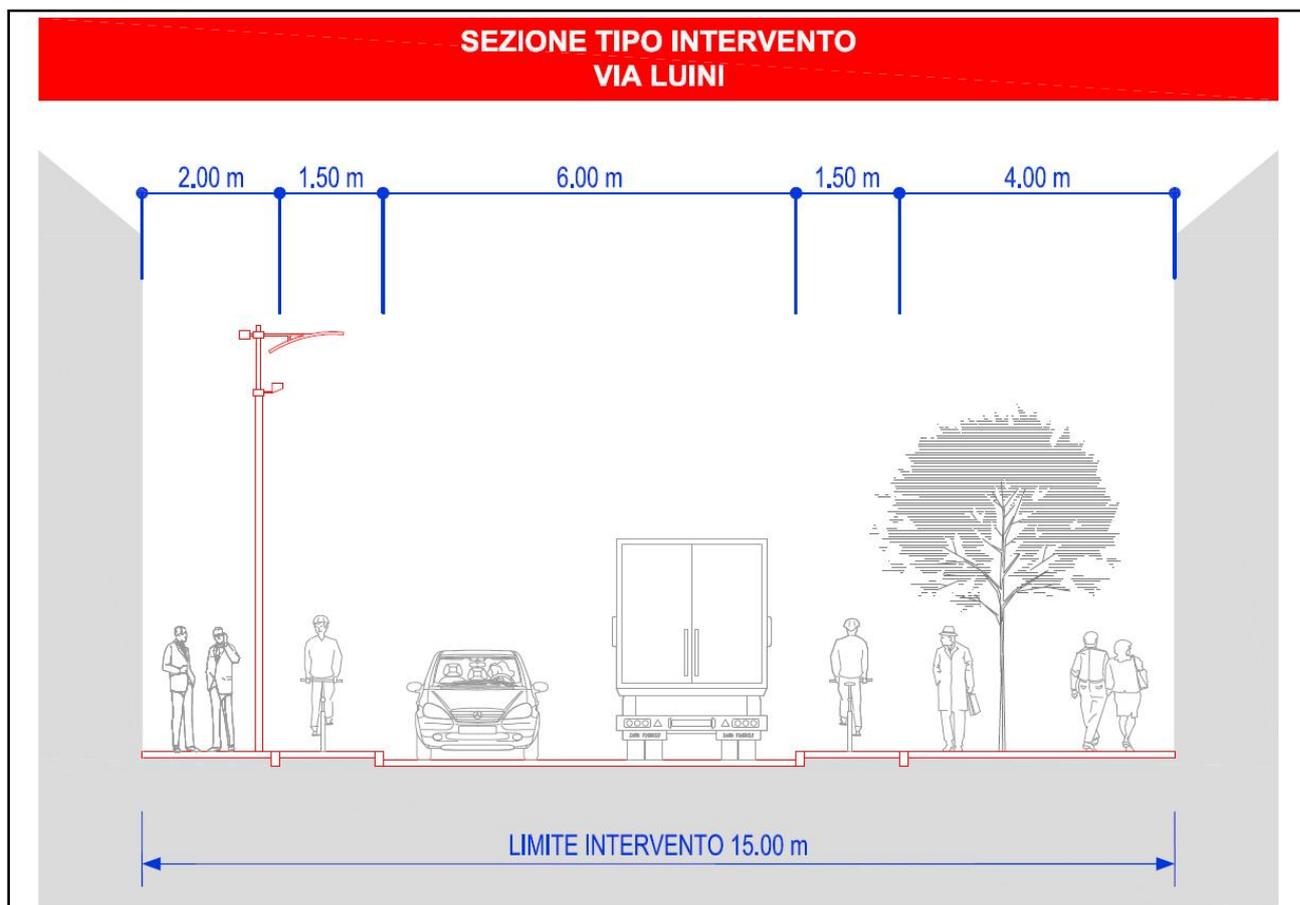
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, rete stradale) grazie a migliori condizioni di sicurezza ed alla fluidità del traffico - CE2: promozione sviluppo centripeto insediamenti (qualità degli spazi pubblici), grazie alla riqualifica urbana ed alla maggiore attrattività del quartiere - CE3: aumento della sicurezza generale, grazie agli interventi di moderazione del traffico e alla riduzione del limite di velocità lungo l'asse - CE4: riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore), grazie alla riduzione delle velocità di circolazione ed alla promozione della mobilità lenta 			
Fattibilità	<p>La misura si concretizza con interventi di riqualifica urbana e di riassetto viario, di segnaletica e di arredo, facilmente applicabili all'assetto viario attuale e nei limiti di proprietà pubblica;</p> <p>La messa in opera di tale misura è già stata ampiamente sperimentata in altri Comuni dell'agglomerato</p>			
Costi	CHF 1'900'000.-			
Dati quantitativi	<p>Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento: 560 ml</p> <p>Larghezza complessiva sezione soggetta ad intervento: 7.8-13.6 ml</p> <p>Superficie complessiva interessata dall'intervento: 6'500 m²</p> <p>TGM 2007 (traffico giornaliero medio): 5'000 v/g</p>			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri



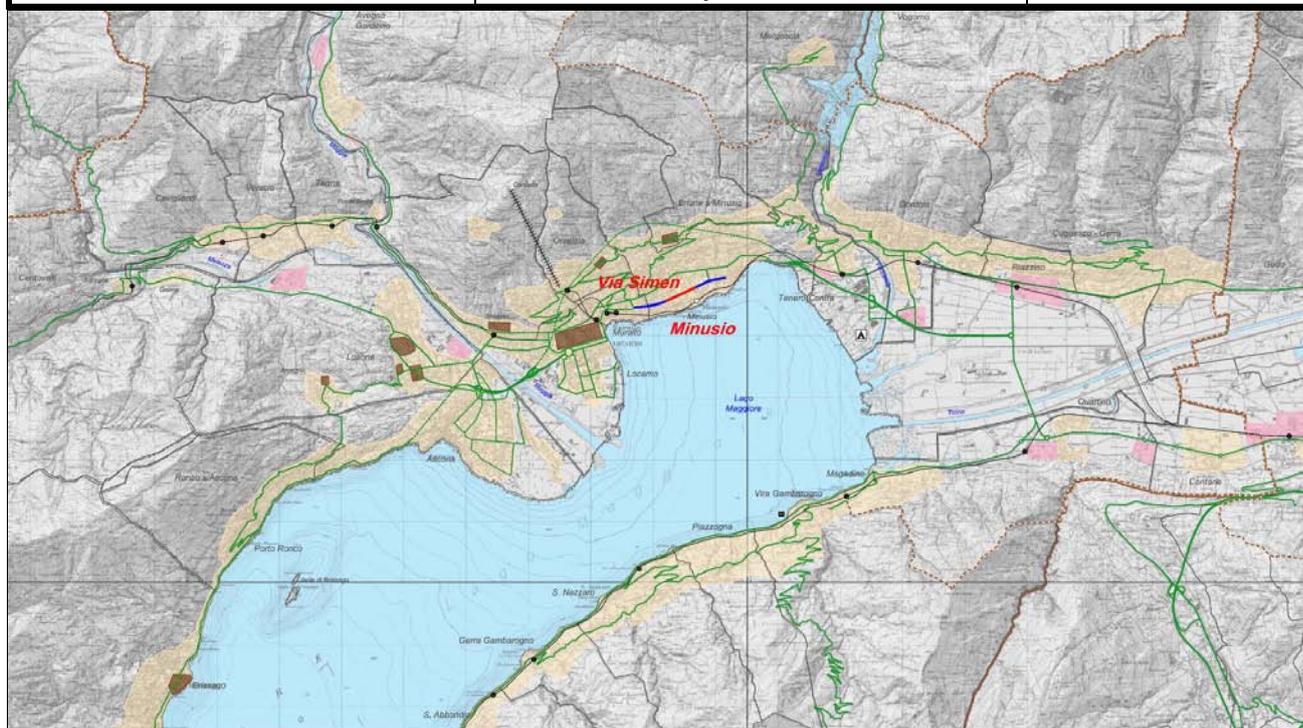
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie a migliori condizioni di sicurezza ed alla fluidità del traffico - CE2: promozione sviluppo centripeto insediamenti (qualità degli spazi pubblici), grazie alla riqualifica urbana ed alla maggiore attrattività del centro città - CE3: aumento della sicurezza generale, grazie agli interventi di gestione del traffico e alla riduzione del limite di velocità lungo l'asse - CE4: riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore), grazie alla riduzione delle velocità di circolazione ed alla promozione della mobilità lenta 			
Fattibilità	<p>La misura si concretizza con interventi di riqualifica urbana e di riassetto viario, di segnaletica e di arredo, facilmente applicabili all'assetto viario attuale e nei limiti di proprietà pubblica;</p> <p>La messa in opera di tale misura è già stata ampiamente sperimentata in altri Comuni dell'agglomerato</p>			
Costi	CHF 1'800'000.-			
Dati quantitativi	<p>Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento: 450 ml</p> <p>Larghezza complessiva sezione soggetta ad intervento: 13,6 ml</p> <p>Superficie complessiva interessata dall'intervento: 6'100 m²</p> <p>TGM 2007 (traffico giornaliero medio): 6'000 v/g</p>			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

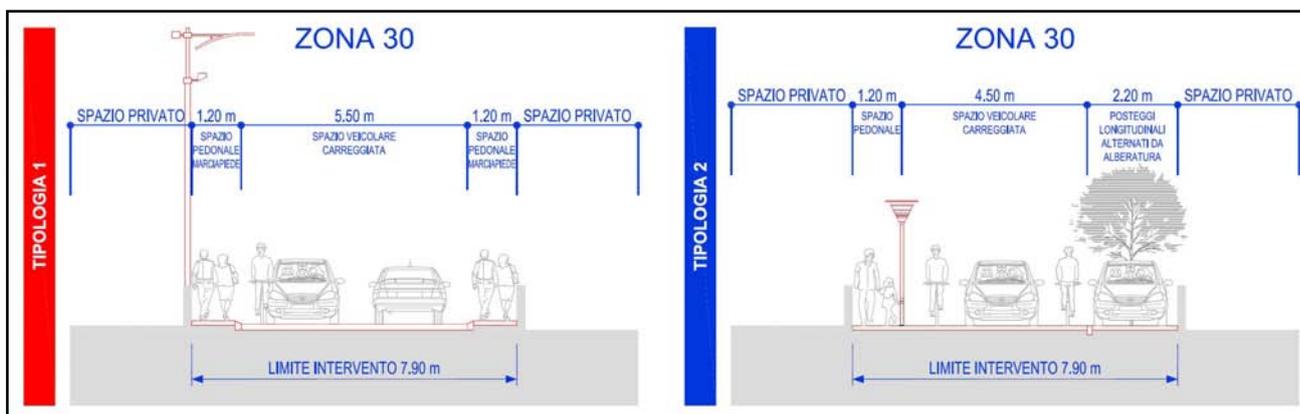
Infrastrutture	Messa in sicurezza delle tratte pericolose <i>Via Simen, Minusio</i>	INF 13
Breve descrizione della misura	Ridefinizione dell'assetto stradale dell'asse in funzione dell'impostazione pianificatoria recentemente approvata e della volontà di favorire la mobilità lenta all'interno dell'abitato; la tipologia d'intervento è duplice e prevede in particolare l'introduzione di una ZONA 30 laddove la funzione pedonale è preponderante e il contesto adiacente è maggiormente sensibile, ed il restringimento della carreggiata con messa in sicurezza del collegamento pedonale/ciclabile lungo la tratta dove la funzione veicolare è preponderante.	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare	2016
	Inoltro progetto preliminare Confederazione	2017
	Inizio dei lavori previsto	2019
	Entrata in servizio prevista	2021



Opportunità	<p>La misura permette una ridefinizione generale dello spazio pubblico, con riduzione del calibro veicolare a vantaggio della mobilità lenta e della fruibilità pedonale all'interno del quartiere.</p> <p>Con questo intervento è possibile ridurre in modo tangibile le velocità di circolazione, migliorare le condizioni generali di viabilità (ridefinizione spazi carrozzabili) e favorire qualitativamente gli spostamenti pedonali/ciclabili all'interno del centro città. La doppia tipologia di sistemazione offre grande flessibilità d'intervento e considera le peculiarità insediative e funzionali della strada oggetto di sistemazione.</p> <p>Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e di riduzione dell'incidentalità, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.</p>
--------------------	---

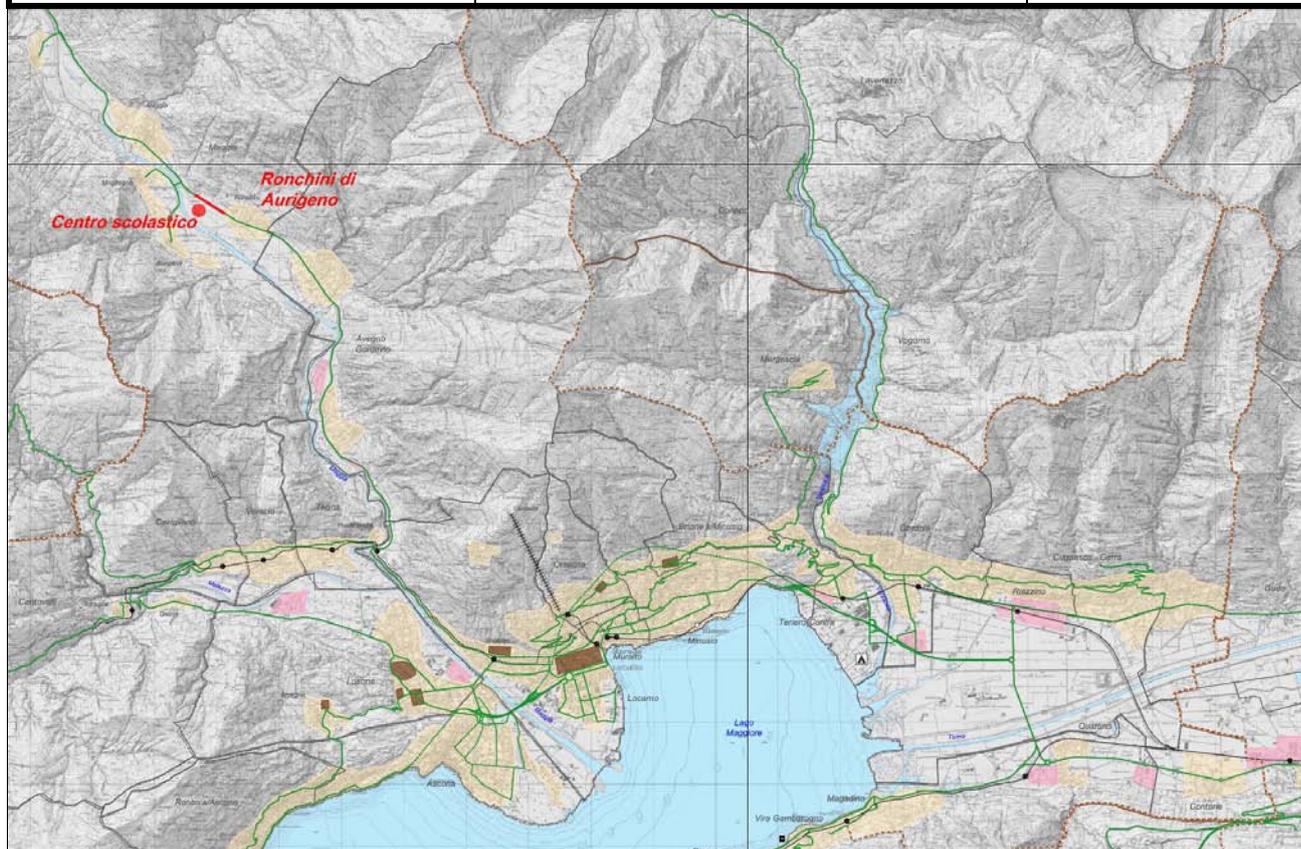
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, rete stradale) grazie a migliori condizioni di sicurezza, alla fluidità del traffico ed all'uso misto dello spazio pubblico - CE2: promozione sviluppo centripeto insediamenti (qualità degli spazi pubblici), grazie alla riqualifica urbana ed alla maggiore attrattività del quartiere - CE3: aumento della sicurezza generale, grazie agli interventi di gestione del traffico, alla riduzione del limite di velocità lungo l'asse (ZONA 30 parziale) - CE4: riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore), grazie alla riduzione delle velocità di circolazione ed alla promozione della mobilità lenta 			
Fattibilità	<p>La misura si concretizza con interventi di riqualifica urbana e di riassetto viario, di segnaletica e di arredo, facilmente applicabili all'assetto viario attuale e nei limiti di proprietà pubblica;</p> <p>La messa in opera di tale misura è già stata ampiamente sperimentata in altri Comuni dell'agglomerato</p>			
Costi	CHF 4'500'000.-			
Dati quantitativi	<p>Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento: 1'900 ml</p> <p>Larghezza complessiva sezione soggetta ad intervento: 7,9 ml</p> <p>Superficie complessiva interessata dall'intervento: 15'000 m2</p> <p>TGM 2007 (traffico giornaliero medio): 7'000 v/g</p>			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

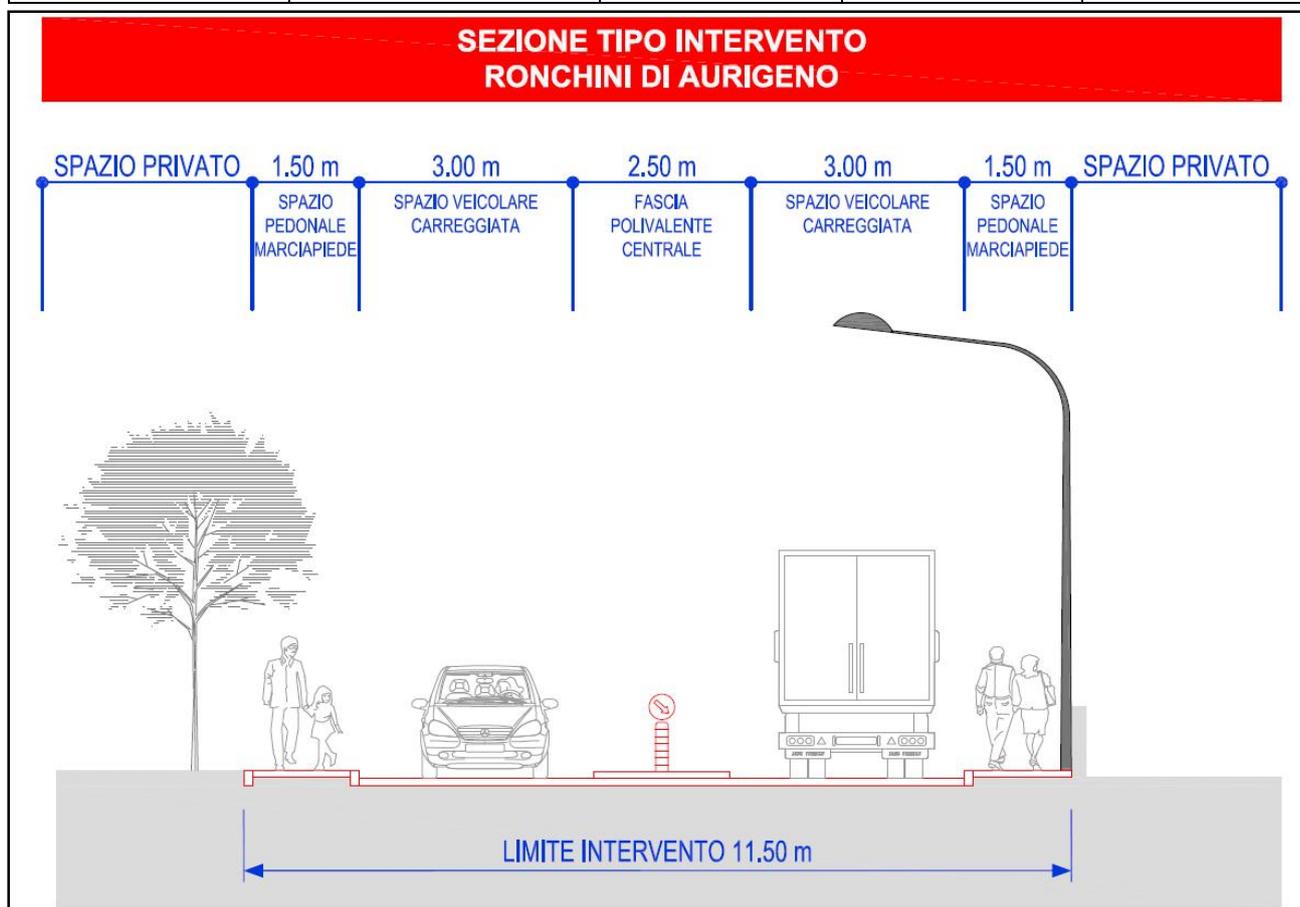
Infrastrutture	Messa in sicurezza delle tratte pericolose <i>Innesto centro scolastico, Ronchini di Aurigeno</i>	INF 14
Breve descrizione della misura	Interventi complementari di moderazione del traffico e di messa in sicurezza del tratto stradale ubicato in corrispondenza dell'imbocco del centro scolastico dei Ronchini di Aurigeno; l'intervento è completato dalla formazione di un percorso pedonale protetto longitudinale da/per il centro abitato dei Ronchini.	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare Inoltro progetto preliminare Confederazione Inizio dei lavori previsto Entrata in servizio prevista	da definire



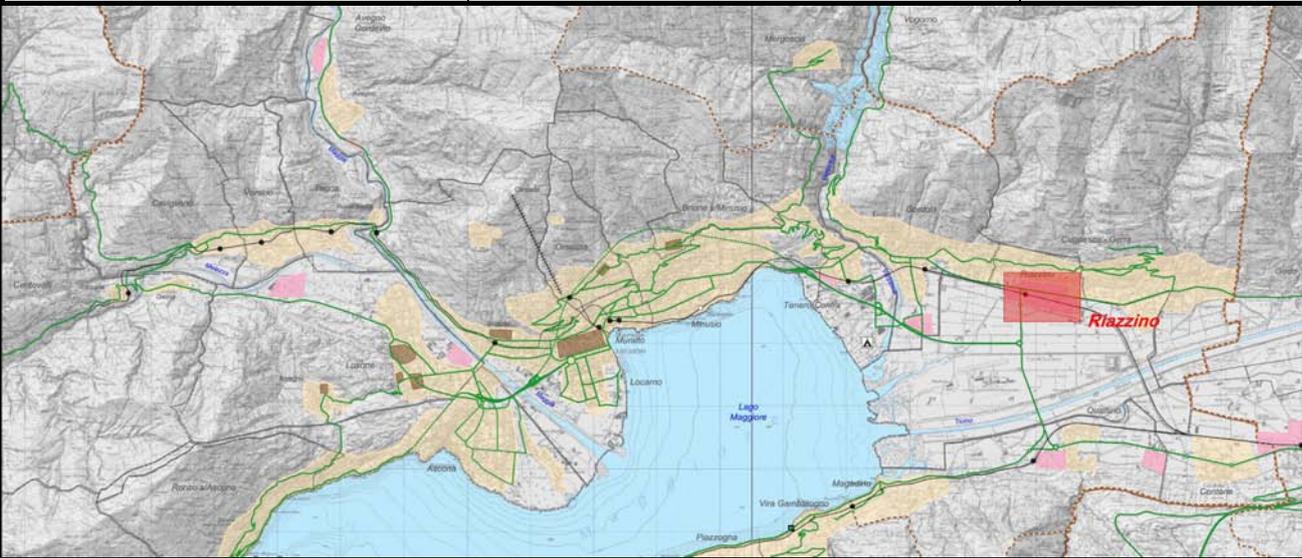
Opportunità	<p>La misura permette la messa in sicurezza della tratta stradale a vantaggio della mobilità lenta e della sicurezza degli attraversamenti pedonali. Con questo intervento è possibile ridurre la velocità di circolazione, migliorare le condizioni generali di viabilità all'intersezione e favorire qualitativamente gli spostamenti pedonali/ciclabili da/per il centro scolastico.</p> <p>Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e di riduzione dell'incidentalità, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.</p>
--------------------	---

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, rete stradale) grazie a migliori condizioni di sicurezza, ad una migliore gestione dei flussi la nodo ed alla fluidità del traffico lungo l'asse principale - CE3: aumento della sicurezza generale, grazie agli interventi di gestione del traffico e di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali - CE4: riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore), grazie alla riduzione delle velocità di circolazione ed alla promozione della mobilità lenta 			
Fattibilità	<p>La misura si concretizza con interventi di sistemazione dell'infrastruttura stradale, di segnaletica e di arredo, facilmente applicabili all'assetto viario attuale e nei limiti di proprietà pubblica. La messa in opera di tale misura è già stata ampiamente sperimentata in altri Comuni dell'agglomerato</p>			
Costi	CHF 700'000.-			
Dati quantitativi	<p>Lunghezza tratto stradale interessato dall'intervento: 700 ml Larghezza complessiva sezione soggetta ad intervento: 13,6 ml Superficie complessiva interessata dall'intervento: 9'500 m2 TGM 2007 (traffico giornaliero medio): 4'400 v/g</p>			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

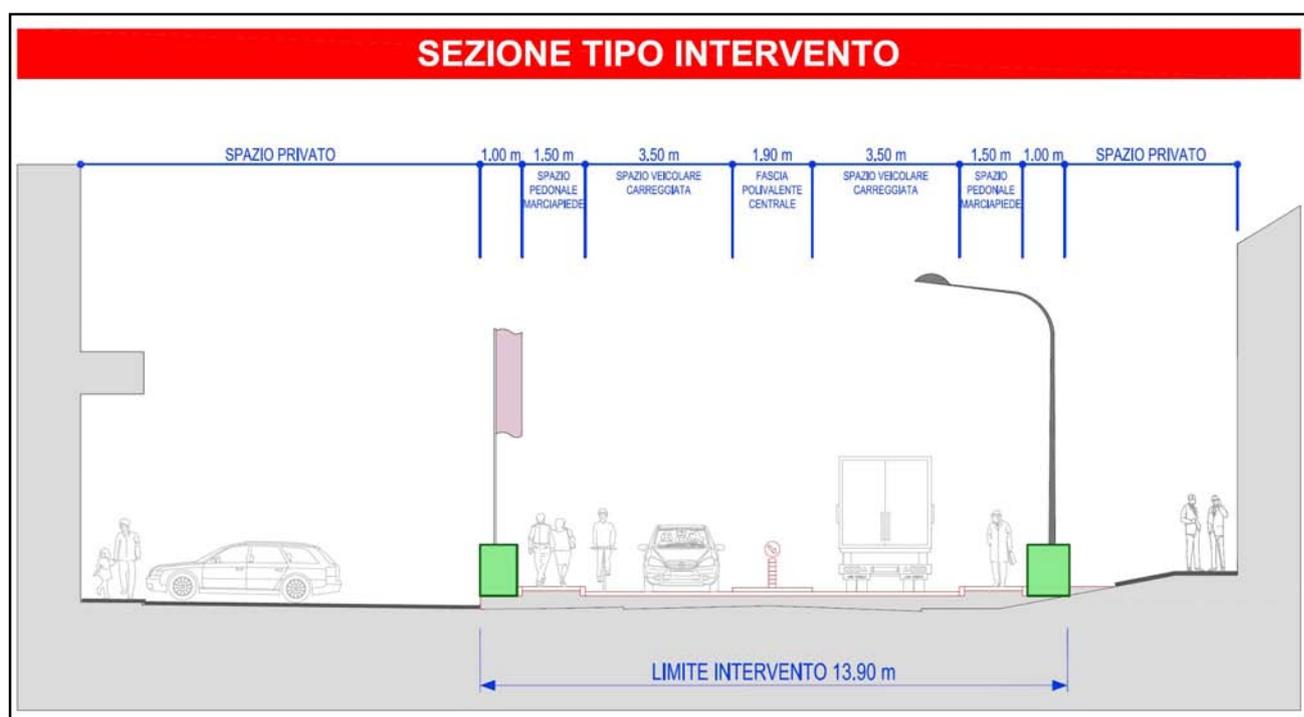


PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Infrastrutture	Polo di sviluppo economico Riazzino <i>Riassetto viario strada cantonale</i>		INF 15
Breve descrizione della misura	<p>Riassetto viario della strada cantonale la tratta tra la Coop e la Posta (lunghezza ca. 500 m) in attraversamento del comparto di Riazzino, finalizzato a garantire condizioni di accessibilità adeguate e sicure ai numerosi innesti laterali, senza tuttavia penalizzare la fluidità dell'asse principale. L'intervento è accompagnato da un approfondimento urbanistico, inteso ad offrire una riqualifica urbana dell'asse e una maggiore qualità ai margini di quest'ultimo.</p>		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C		
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare Inoltro progetto preliminare Confederazione Inizio dei lavori previsto Entrata in servizio prevista	da definire	
			
Opportunità	<p>Il ridimensionamento del calibro stradale favorisce le manovre di svolta verso i sedimi a lato della carreggiata senza ostacolare il normale deflusso dei veicoli in transito. La riqualifica dell'asse stradale e la posa di elementi di protezione (isole spartitraffico) hanno l'obiettivo di accrescere la sicurezza generale ed in particolare per la mobilità lenta.</p> <p>L'intervento riguarda la tratta tra la Coop e la Posta (lunghezza ca. 500 m) e deve essere inteso quale prolungamento futuro in direzione di Cugnasco-Gerra del riassetto già programmato nel periodo 2013/2014, limitatamente alla tratta tra la rotonda di Riazzino e la Coop.</p> <p>In questo senso l'opera inserita a PA deve essere intesa quale completamento del riorganizzazione generale dell'asse così da favorire lo sviluppo centripeto della zona artigianale - industriale e dei comparti ubicati ai margini della carreggiata; la sistemazione a verde della fascia ubicata ai margini dell'asse stradale (su ambo i lati), offre una riqualifica urbana generale allo stesso e consente di strutturare ed ordinare le insegne e supporti informativi già oggi presenti ai bordi delle singole proprietà private.</p> <p>Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e delle condizioni di viabilità evidenziate a livello di analisi dello stato attuale e offre la base infrastrutturale per favorire uno sviluppo adeguato del Polo economico PSE di Riazzino.</p>		

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento dei collegamenti con le fermate di TP e all'interno del comparto; miglioramento della condizioni di viabilità della rete stradale (il flusso di veicoli lungo la direttrice principale è più fluido) ; miglioramento della accessibilità al comparto (i movimenti da/per le proprietà private adiacenti all'asse possono beneficiare di condizioni di manovra, sicurezza e visibilità migliori rispetto allo stato attuale); - CE2: promozione sviluppo centripeto insediamenti con il miglioramento dei collegamenti con il TP e dell'accessibilità della zona; - CE3: aumento della sicurezza del traffico con la riqualifica e la moderazione dell'asse stradale; il progetto favorisce inoltre la mobilità lenta, in quanto garantisce attraversamenti pedonali protetti dell'asse e comminamenti longitudinali continui ai suoi bordi; il progetto non preclude inoltre la realizzazione di corsie ciclabili a medio-lungo termine; - CE4: riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore) grazie all'effetto moderatore sui flussi di traffico . 			
Fattibilità	La verifica di fattibilità é stata valutata e confermata nell'ambito della progettazione di massima sviluppata nel 2010 e commissionata dal Dipartimento del territorio del Cantone Ticino.			
Costi	CHF 2'900'000.-			
Dati quantitativi	<p>Lunghezza tratto interessato dall'intervento: 1'000 ml (di cui 500 m non finanziati dal PA)</p> <p>Larghezza complessiva sezione soggetta ad intervento: 13,90 ml</p> <p>Superficie complessiva interessata: 13'600 m² (di cui 6'800 m² non finanziati dal PA)</p> <p>TGM 2007 (traffico giornaliero medio): 13'200 v/g</p>			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli Comuni e altro



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Infrastrutture	Posteggi pubblici dell'agglomerato, P&R <i>Strategia di gestione</i>	INF 16
Breve descrizione della misura	In considerazione dell'utilizzo non adeguato delle attuali aree di parcheggio ubicate all'interno della cintura urbana dell'agglomerato del Locarnese (Brissago, Losone, Ascona, Locarno, Muralto, Minusio, Tenero e Gordola) e con l'obiettivo di favorire l'utilizzo del TP, si prevede la riduzione e la riorganizzazione dell'attuale offerta di parcheggi pubblici con ridefinizione della loro regolamentazione in funzione della tipologia e destinazione.	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Gradualmente dal 2015 in parallelo allo sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico	



Brissago	Losone	Ascona	Locarno	Muralto	Minusio	Tenero	Gordola
Opportunità		<p>Con l'introduzione di zone a pagamento e di zone a disco orario è possibile garantire una buona rotazione degli stalli a servizio dei commerci, come pure l'ottimizzazione dell'utilizzo delle aree di parcheggio a servizio dei quartieri residenziali e nei pressi di attrazioni turistiche.</p> <p>Per i Comuni esterni alla cintura la misura prevede di dotare ogni centro abitato di un numero sufficiente di posteggi per garantire il buon funzionamento dei servizi e commerci presenti come pure le necessità di stazionamento di chi risiede.</p> <p>La misura ha inoltre l'obiettivo di rendere maggiormente attrattivo l'utilizzo del trasporto pubblico per gli spostamenti da/per i Comuni della cintura di Locarno; in questo senso si prevede di ridurre l'offerta di parcheggi nel centro città, e di rendere maggiormente attrattivi i P+R con tariffe e segnaletica adeguate, come pure i parcheggi di attestamento (info posteggi).</p>					
Benefici		<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della fluidità del traffico (trasferimento del traffico su TP e info posteggi) miglioramento dell'intermodalità, influsso sui comportamenti della mobilità - CE3: riduzione del volume di traffico individuale motorizzato (trasferimento del traffico su TP e info posteggi) - CE4: riduzione impatto ambientale ed emissioni (aumento ripartizione modale a favore TP) 					
Fattibilità		La misura è già stata ampiamente sperimentata con successo sia in altri agglomerati del Cantone e della Confederazione, sia in alcuni Comuni inclusi nell'agglomerato di Locarno.					
Costi		CHF -.- (operazione autofinanziata)					
Dati quantitativi		Misura in fase di affinamento e consolidamento tecnico					

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Infrastrutture	Galleria Moscia - Acapulco			INF 17
Breve descrizione della misura	Realizzazione della galleria di Moscia - Acapulco secondo l'impostazione inserita a PD e ridefinizione dell'attuale tracciato della strada litoranea per il servizio alle proprietà private e per il collegamento ciclabile-pedonale tra Ascona e Porto-Ronco.			
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input checked="" type="checkbox"/> C	
				
Opportunità	La realizzazione della galleria permette di risolvere il problema del pericolo effettivo dovuto all'instabilità geologica del pendio. Allo stesso tempo permette di migliorare le condizioni di viabilità e sicurezza lungo questa tratta di strada litoranea in considerazione della presenza di un calibro stradale ridotto. Inoltre l'opera permetterà di sgravare il flusso di traffico in attraversamento della località Moscia, con conseguente miglioramento dell'accessibilità all'agglomerato in entrata da ovest.			
Benefici	<p>Secondo la metodologia di valutazione ritenuta dall'ARE, la galleria di circonvallazione Moscia-Acapulco non soddisfa i criteri relativi al rapporto costi-benefici. Tuttavia, in considerazione del fatto che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la tratta è soggetta ad un rischio elevato di instabilità geologica, - l'asse stradale in oggetto costituisce un'importante arteria per la mobilità interna all'agglomerato ed un passaggio obbligato lungo la litoranea per chi proviene o si sposta verso Porto-Ronco/Brissago e la vicina Italia, - il collegamento ciclabile-pedonale non beneficia di spazi propri e sicuri, <p>si ritiene opportuno e giustificato riprendere la progettazione onde disporre a breve di un progetto adeguato, finalizzato a garantire il transito veicolare in galleria e ad offrire un collegamento pedonale-ciclabile in sicurezza lungo l'attuale litoranea.</p>			
Costi	CHF 90'000'000.-			
Dati quantitativi	Lunghezza della circonvallazione: 1'800 m Abitanti toccati dalla misura: 50 unità Posti di lavoro toccati dalla misura: 24 unità TGM 2007 (traffico giornaliero medio): 12'300 v/g			
Fattibilità	Da verificare			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> CIT	<input type="checkbox"/> altri

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Infrastrutture	Viabilità e circonvallazione a Solduno	INF 18
Breve descrizione della misura	<p>La misura prevede l'avvio di uno studio di fattibilità ed opportunità destinato ad individuare nuove possibili soluzioni di tracciato, meno onerose ed invasive a livello di territorio, in alternativa alla realizzazione della circonvallazione di Solduno come finora prevista a PD; parallelamente il progetto deve permettere la ridefinizione dell'attuale tracciato della strada cantonale a vantaggio della ricucitura del centro storico, della sicurezza degli spostamenti pedonali-ciclabili, della circolazione del bus e del riassetto del nodo della stazione FART.</p>	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	
		
Opportunità	<p>In considerazione del fatto che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'asse stradale in attraversamento di Solduno rappresenta oggi un'importante linea di cesura all'interno del centro abitato, limita fortemente la sicurezza locale e l'attrattività degli spostamenti trasversali (effetto cesura), - la recente rotonda all'intersezione tra Via Franzoni - Via Vigizzi ha portato ad una modifica della ripartizione dei flussi all'interno del comparto di Solduno con conseguenti disagi per il flusso veicolare da/per la Valle Maggia e le Terre di Pedemonte; le misure messe in atto negli ultimi mesi e tuttora in fase di sperimentazione hanno tuttavia evidenziano un miglioramento della situazione; - questo asse costituisce oggi la principale via di accesso per gli spostamenti veicolari (incluso il bus) da/per le valli (Maggia, Onsernone, Centovalli) e per le Terre di Pedemonte; <p>la ricerca di una soluzione alternativa allo stato attuale, merita di essere percorsa e riconsiderata nell'ambito della seconda fase del Piano di agglomerato del Locarnese.</p> <p>Lo studio é inteso a ricercare nuove soluzioni di tracciato, interamente su territorio di Solduno, e meno onerose ed invasive rispetto alla soluzione sinora prevista dal PD, per sgravare il centro di Solduno dal traffico di transito, migliorare la gestione del BUS e dei collegamenti interni sia all'abitato che all'agglomerato (da/per la Vallemaggia e le Terre di Pedemonte).</p> <p>Parallelamente lo studio dovrà considerare la necessità di maggiore sicurezza per gli spostamenti pedonali-ciclabili longitudinali, non solo all'interno dell'abitato di Solduno ma pure lungo la tratta Solduno-Ponte Brolla, come pure in prossimità del nodo della stazione FART.</p>	
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione <input checked="" type="checkbox"/> Cantone <input checked="" type="checkbox"/> Comuni <input type="checkbox"/> Altro	

Ente finanziatore (dello studio)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri
---	---	---	---	--

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Infrastrutture	Riorganizzazione della viabilità e del nodo intermodale di Ponte Brolla	INF 19
Breve descrizione della misura	Sistemazione e messa in sicurezza del nodo di Ponte Brolla (misura già prevista dal PTLV). Elementi principali: - spostamento fermate bus - creazione di due isole spartitraffico con altrettanti passaggi pedonali (uno anche ciclabile) - nuova passerella ciclopedonale parallela al viadotto della ferrovia (a est dei binari) - nuova corsia di preselezione per i veicoli provenienti da Locarno e che svoltano a sinistra in direzione di Pedemonte - spostamento parcheggi (con conseguente creazione di nuovi parcheggi a ovest e est della fermata ferroviaria)	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Entrata in servizio prevista	3° quadriennio

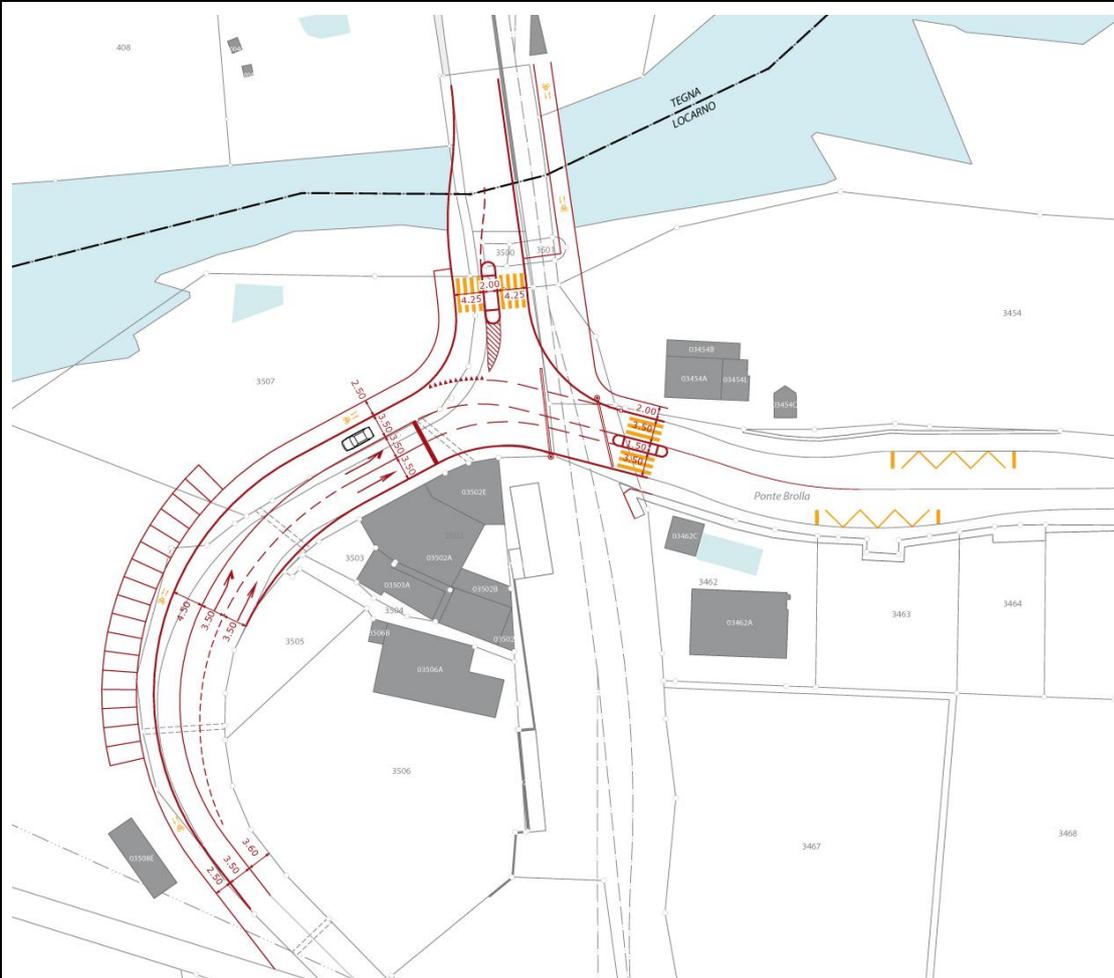


Immagine: Sistemazione del Nodo di Ponte Brolla

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Opportunità	Migliorare la sicurezza e l'attrattività del nodo intermodale, come pure la qualità degli accessi ciclopedonali attorno e verso il nodo. Migliorare il flusso del traffico durante la chiusura della barriera ferroviaria.															
Benefici	Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia: <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie ai seguenti elementi: miglioramento del nodo intermodale di Ponte Brolla: ciò contribuisce all'ottimizzazione della catena dei trasporti. Per Ponte Brolla si tratta inoltre di realizzare una "vecchia" misura già prevista dal PTLV e in particolare migliorare la sicurezza generale del nodo; miglioramento della qualità dei trasporti pubblici (potenziamento mirato delle capacità, miglioramento per gli utenti grazie agli orari sistematizzati); miglioramento dell'accessibilità delle aree dell'agglomerato densamente popolate; miglioramento dell'intermodalità (miglioramento dei trasbordi presso le stazioni/fermate) - CE3: miglioramento della sicurezza per pedoni / ciclisti, utenti del TP (Centovallina e bus) e automobilisti - CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie all'auspicato trasferimento di utenza dal TIM al TP e al TL, resi più attrattivi 															
Fattibilità	Da approfondire: <ul style="list-style-type: none"> - sistemazione della fermata ferroviaria (spostamento binari e marciapiedi) - nuove infrastrutture per l'accoglienza della clientela alle fermate (nuove banchine e ripari, nelle due direzioni) 															
Costi	CHF 5 mio															
Dati quantitativi	<p>Numero complessivo di trasbordi trasporto pubblico a Ponte Brolla nel TFM è il seguente:</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Scenario Trend</th> <th>Scenario obiettivo</th> <th>Variazione</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">193</td> <td style="text-align: center;">213</td> <td style="text-align: center;">+ 10%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Traffico giornaliero feriale medio su strada (veicoli/giorno):</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Scenario Trend</th> <th>Scenario obiettivo</th> <th>Variazione</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">16'978</td> <td style="text-align: center;">17'726</td> <td style="text-align: center;">+ 4%</td> </tr> </tbody> </table>				Scenario Trend	Scenario obiettivo	Variazione	193	213	+ 10%	Scenario Trend	Scenario obiettivo	Variazione	16'978	17'726	+ 4%
Scenario Trend	Scenario obiettivo	Variazione														
193	213	+ 10%														
Scenario Trend	Scenario obiettivo	Variazione														
16'978	17'726	+ 4%														
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro												
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> CIT	<input type="checkbox"/> Singoli comuni e altri												

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Trasporti pubblici	Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno – Ascona – Losone	TP 1										
<p>Breve descrizione della misura</p>	<p>La riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno - Ascona - Losone contiene i seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nuovo percorso della linea 1 Ascona – Tenero e della linea 316 Brissago - Locarno con collegamento diretto e veloce tra Ascona e Locarno tramite l'affiancamento di una corsia bus all'attuale ponte della A13 e il prolungamento della linea sino all'entrata del Parco del Piano di Magadino • aumento della cadenza della linea 7 Losone – Locarno a 15' • nuova linea di collegamento Losone - Ascona (No 5) • modifica del percorso della Linea 311 (Bellinzona - Locarno Fevi) con destinazione finale Lido anziché Fevi, dalla Via Luini sino a Locarno Lido via Via Balestra in entrambe le direzioni • nuovo tracciato della linea 2 dalla Via Luini sino a Locarno Lido via Via Balestra in entrambe le direzioni • nuovi punti d'interscambio ad Ascona (via al Pascolo / via Ferrera) e (Posta) e a Losone (via Locarno/ponte Maggia) • realizzazione di corsie preferenziali a Locarno (via R. Simen) e ad Ascona/Losone (via Locarno) • Stalli per biciclette non coperti presso alcune fermate TP (archetti) <table border="0"> <tr> <td>Locarno FLMS:</td> <td>20 posti</td> </tr> <tr> <td>Orselina FLMS:</td> <td>40 posti</td> </tr> <tr> <td>Locarno (Debarcadere):</td> <td>30 posti</td> </tr> <tr> <td>Tenero (Debarcadere):</td> <td>20 posti</td> </tr> <tr> <td>Ascona (Debarcadere):</td> <td>20 posti</td> </tr> </table>	Locarno FLMS:	20 posti	Orselina FLMS:	40 posti	Locarno (Debarcadere):	30 posti	Tenero (Debarcadere):	20 posti	Ascona (Debarcadere):	20 posti	
Locarno FLMS:	20 posti											
Orselina FLMS:	40 posti											
Locarno (Debarcadere):	30 posti											
Tenero (Debarcadere):	20 posti											
Ascona (Debarcadere):	20 posti											
<p>Piano delle linee, dei nodi e delle nuove fermate (punti rossi)</p>												

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE



→ Immagine Ponte nuovo e nodo d'interscambio Via Ferrera/Via Pascolo



→ Immagine Nodo d'interscambio ponte Maggia e corsie preferenziali

Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare	2012	
	Inoltre progetto preliminare Confederazione	2014	
	Inizio dei lavori previsto	2015	
	Entrata in servizio prevista	2016	

Opportunità

Linee urbane:

Lo scenario auspicato e il concetto TP prevedono un'ottimizzazione dei collegamenti dei trasporti pubblici all'interno del polo urbano e tra le principali aree di sviluppo. A differenza di oggi queste due linee urbane circoleranno con un cadenzamento di 15 min. su tutto l'arco della giornata (non solamente nelle ore di punta). Il nuovo collegamento Ascona - Locarno permette di servire i due centri, così come la zona del Delta/Golf, in modo rapido e diretto, garantendo anche l'allacciamento della zona Fevi/Scuole e dell'ex-aerodromo di Ascona.

Linee di collegamento:

Col potenziamento delle linee di collegamento s'intende allacciare meglio i quartieri non serviti direttamente dall'asse forte. L'obiettivo è di facilitare l'allacciamento a questo asse (soprattutto Lido, Saleggi). L'organizzazione delle linee è basata sul concetto dei nodi di coincidenza (San Materno/Pascolo, Ponte Maggia, Cinque Vie, Piazza Castello, stazione FFS Locarno, Minusio) ottimizzando la produttività del servizio.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

	<p>Linee regionali:</p> <p>La modifica dell'attestamento (via Balestra - Lido) della linea 311 si giustifica con il potenziamento dell'area della Morettina previsto con il nuovo collegamento Ascona - Locarno.</p> <p>L'attestamento a Losone della linea 314 si giustifica con il potenziamento della linea 7.</p> <p>La modifica del tracciato della linea 316 si giustifica con il nuovo collegamento parallelo alla A13.</p> <p>Corsie preferenziali / nodi d'interscambio / valorizzazione fermate:</p> <p>Queste misure favoriscono la sicurezza del trasbordo e l'uso della bicicletta e aumentano l'attrattività del TP / ML. Questa è una condizione necessaria per lo spostamento del traffico sui mezzi più ecologici.</p>																			
<p>Benefici</p>	<p>Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie al miglioramento sostanziale negli ambiti seguenti: miglioramento della qualità dei trasporti pubblici (potenziamento mirato delle capacità, miglioramento per gli utenti grazie agli orari sistematizzati); miglioramento dell'accessibilità delle aree dell'agglomerato densamente popolate; miglioramento dell'intermodalità (miglioramento dei trasbordi presso le stazioni/fermate); miglioramento della catena di trasporto - CE2: promozione dello sviluppo centripeto grazie al miglioramento consistente dell'offerta di trasporto pubblico nel cuore dell'agglomerato (l'attrattività residenziale delle aree centrali aumenta) - CE3: miglioramento della sicurezza degli utenti del TP con gli interventi alle fermate e miglioramento in generale della sicurezza del sistema dei trasporti grazie al potenziamento del TP, vettore più sicuro rispetto al TIM - CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie all'auspicato trasferimento di utenza dal TIM al TP (potenziato) 																			
<p>Fattibilità</p>	<p>La misura prevede l'aumento delle frequenze utilizzando in gran parte le infrastrutture esistenti grazie ad una riorganizzazione delle linee. Per il collegamento diretto Ascona - Locarno è necessario un nuovo ponte per il bus (solo una corsia) e per il traffico ciclo-pedonale sulla Maggia.</p> <p>In alcune tratte è necessario garantire la priorità ai bus (incroci soggetti a incolonnamenti). Per ridurre gli impedimenti e gli ingorghi lungo l'asse forte del TP dovranno essere realizzate delle corsie preferenziali.</p>																			
<p>Costi</p>	<p>6,2 milioni di CHF: nuovo ponte sulla Maggia per il passaggio dei bus e riorganizzazione intersezione via Pascolo / via Ferrera per inserimento aggancio nuovo percorso bus.</p> <p>Altri costi da prevedere: riqualifica/nuove fermate TP, corsie preferenziali e nuove fermate ponte Maggia ca. 1.5 Mio.</p>																			
<p>Dati quantitativi</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 20%;">Scenario Trend</th> <th style="width: 20%;">Scenario obiettivo</th> <th style="width: 30%;">Variazione</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ponte Maggia</td> <td style="text-align: center;">4'933</td> <td style="text-align: center;">8'860</td> <td style="text-align: center;">+ 80%</td> </tr> <tr> <td>Losone (via Locarno)</td> <td style="text-align: center;">1'764</td> <td style="text-align: center;">3'472</td> <td style="text-align: center;">+ 95%</td> </tr> <tr> <td>Locarno (Via della pace)</td> <td style="text-align: center;">10'778</td> <td style="text-align: center;">16'269</td> <td style="text-align: center;">+ 50%</td> </tr> </tbody> </table>					Scenario Trend	Scenario obiettivo	Variazione	Ponte Maggia	4'933	8'860	+ 80%	Losone (via Locarno)	1'764	3'472	+ 95%	Locarno (Via della pace)	10'778	16'269	+ 50%
	Scenario Trend	Scenario obiettivo	Variazione																	
Ponte Maggia	4'933	8'860	+ 80%																	
Losone (via Locarno)	1'764	3'472	+ 95%																	
Locarno (Via della pace)	10'778	16'269	+ 50%																	
<p>Ente responsabile (per l'attuazione)</p>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni (stalli biciclette)	<input type="checkbox"/> Altro																
<p>Ente finanziatore</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri (stalli biciclette)																

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Trasporti pubblici	Potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO		TP 2
<p>Breve descrizione della misura</p>	<p>In seguito all'apertura della galleria di base del Ceneri saranno offerti collegamenti ferroviari veloci, frequenti e diretti tra i tre centri abitati di Lugano, Bellinzona e Locarno. A causa dell'aumento dell'offerta ferroviaria (ogni 30' per Lugano in aggiunta alla cadenza 15'/30' per Bellinzona) e della desiderata stabilità d'orario è necessaria una nuova possibilità d'incrocio per i treni TILO tra Tenero e Locarno.</p> <p>Lugano - Locarno: cadenzamento 30 minuti</p> <p>Bellinzona - Locarno: cadenzamento 15 minuti (inizialmente solo nelle ore di punta)</p> <p>valorizzazione stazione / stalli per biciclette non coperti: Riazzino 20 posti supplementari a sud dei binari Gordola 20 posti supplementari Tenero 30 posti supplementari a sud dei binari</p>		
<p>Priorità (definita dall'agglomerato)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>		
<p>Orizzonte di realizzazione</p>	<p>Lavori fino al progetto preliminare</p> <p>Inoltro progetto preliminare Confederazione</p> <p>Inizio dei lavori previsto</p> <p>Entrata in servizio prevista</p>	<p>2013</p> <p>2014</p> <p>2017</p> <p>2019</p>	
<p>The map shows a topographic view of the area around Minusio, Rivapiana, and San Quirico. A railway line is highlighted in red, crossing the river Riviera. The map includes contour lines and labels for various locations and elevations.</p>			
<p>Opportunità</p>	<p>Attualmente tra Locarno e Bellinzona nelle ore di punta circolano già treni TILO con cadenza di 15'. Con l'introduzione dei nuovi collegamenti ferroviari semiorari tra Locarno e Lugano, attraverso la nuova bretella di Camorino e la galleria del Ceneri, diventa indispensabile avere un binario d'incrocio a Minusio per garantire l'attuale servizio tra Bellinzona e Locarno</p> <p>L'isola a doppio binario sulla linea Bellinzona - Locarno è posizionata sul territorio del comune di Minusio. Ciò è appropriato dal punto di vista dell'orario e dei tempi di percorrenza, essendo a metà strada tra Tenero e Locarno.</p> <p>Un'alta stabilità d'orario favorisce l'impostazione dei trasbordi con le linee di TP su gomma dell'agglomerato.</p>		

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	<p>Questa misura soddisfa pienamente il seguente criterio di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie ai seguenti elementi: miglioramento della qualità dei trasporti pubblici (potenziamento mirato delle capacità, miglioramento per gli utenti grazie agli orari sistematizzati); miglioramento dell'accessibilità delle aree dell'agglomerato densamente popolate; miglioramento dell'intermodalità (miglioramento dei trasbordi presso la stazione/fermata) - CE2: promozione dello sviluppo centripeto grazie al miglioramento consistente dell'offerta ferroviaria - CE3: miglioramento in generale della sicurezza del sistema dei trasporti grazie al potenziamento del TP, vettore più sicuro rispetto al TIM - CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie all'auspicato trasferimento di utenza dal TIM al TP (potenziato) 											
Fattibilità	Il Canton Ticino ha analizzato la fattibilità.											
Costi	13.7 mio. CHF											
Dati quantitativi	<p>Carico passeggeri/giorno (TFM)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">Scenario Trend</th> <th style="text-align: center;">Scenario obiettivo</th> <th style="text-align: center;">Variazione</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tenero - Minusio</td> <td style="text-align: center;">10'431</td> <td style="text-align: center;">14'120</td> <td style="text-align: center;">+ 35%</td> </tr> </tbody> </table>					Scenario Trend	Scenario obiettivo	Variazione	Tenero - Minusio	10'431	14'120	+ 35%
	Scenario Trend	Scenario obiettivo	Variazione									
Tenero - Minusio	10'431	14'120	+ 35%									
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni (stalli biciclette)	<input checked="" type="checkbox"/> Altro FFS.....								
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri								

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Trasporti pubblici	Potenziamento dell'offerta di TP sulle linee regionali	TP 3																				
<p>Breve descrizione della misura</p>	<p>Il concetto di potenziamento dell'offerta di TP prevede di intervenire anche sulle linee regionali. Si prevedono i seguenti cambiamenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cadenzamento semiorario linea 620 (Centovallina) Locarno - Intragna , parzialmente sino a Camedo nelle ore di punta e durante il giorno in estate, in combinazione coi treni interregionali Locarno - Domodossola - cadenzamento semiorario linea 315 (Vallemaggia) nella tratta Locarno - Maggia, parzialmente sino a Bignasco nelle ore di punta e durante il giorno in estate - cadenzamento semiorario linea 316 (Locarno - Brissago) - valorizzazione fermate / stalli per bici non coperti: <table border="0"> <tr><td>Locarno Sant'Antonio FART</td><td>20 posti</td></tr> <tr><td>Ponte Brolla FART</td><td>20 posti</td></tr> <tr><td>Tegna FART</td><td>20 posti</td></tr> <tr><td>Verscio FART</td><td>20 posti</td></tr> <tr><td>Cavigliano FART</td><td>20 posti</td></tr> <tr><td>Intragna FART</td><td>20 posti</td></tr> <tr><td>Maggia (linea 315)</td><td>20 posti</td></tr> <tr><td>Cevio (linea 315)</td><td>20 posti</td></tr> <tr><td>Porto Ronco (Debarcadere)</td><td>20 posti</td></tr> <tr><td>Brissago (Debarcadere)</td><td>20 posti</td></tr> </table>	Locarno Sant'Antonio FART	20 posti	Ponte Brolla FART	20 posti	Tegna FART	20 posti	Verscio FART	20 posti	Cavigliano FART	20 posti	Intragna FART	20 posti	Maggia (linea 315)	20 posti	Cevio (linea 315)	20 posti	Porto Ronco (Debarcadere)	20 posti	Brissago (Debarcadere)	20 posti	
Locarno Sant'Antonio FART	20 posti																					
Ponte Brolla FART	20 posti																					
Tegna FART	20 posti																					
Verscio FART	20 posti																					
Cavigliano FART	20 posti																					
Intragna FART	20 posti																					
Maggia (linea 315)	20 posti																					
Cevio (linea 315)	20 posti																					
Porto Ronco (Debarcadere)	20 posti																					
Brissago (Debarcadere)	20 posti																					
<p>Priorità (definita dall'agglomerato)</p>	<p><input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>																					
<p>Orizzonte di realizzazione</p>	<p>Entrata in servizio prevista</p>	<p>2° quadriennio PALoc</p>																				



Immagine: linee regionali con aumento del cadenzamento da orario a semiorario

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Opportunità	<p>Adeguamento della capacità di trasporto e delle coincidenze orarie all'offerta ferroviaria superiore.</p> <p>Miglioramento dell'interscambiabilità tra TP e traffico ciclabile.</p> <p>Rafforzamento della funzione di apporto al servizio ferroviario.</p> <p>Potenziamento asse di penetrazione TP lungo le direttrici Ponte Brolla-Locarno e Brissago-Locarno.</p>			
Benefici	<p>Questa misura soddisfa pienamente il seguente criterio di efficacia:</p> <p>- CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie ai seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • miglioramento della qualità dei trasporti pubblici (potenziamento mirato delle capacità, miglioramento per gli utenti grazie agli orari sistematizzati); • miglioramento dell'accessibilità delle aree dell'agglomerato densamente popolate; • miglioramento dell'intermodalità (miglioramento dei trasbordi presso le stazioni/fermate) 			
Fattibilità	<p>La misura prevede l'aumento delle frequenze utilizzando le infrastrutture esistenti.</p>			
Costi	<p>Posteggi per bici: 0.4 mio CHF</p>			
Dati quantitativi	<p>in fase di elaborazione</p>			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone (potenziamento offerta TP)	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni (stalli biciclette)	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Trasporti pubblici	Potenziamento dell'offerta TP su gomma verso il nodo di Riazzino	TP 4
Breve descrizione della misura	<p>Il potenziamento avviene in parallelo allo sviluppo del Polo di sviluppo economico. In termini di offerta TP vi sono tre cambiamenti significativi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prolungamento linea urbana 7 "Losone - Locarno " fino a Riazzino (cadenza 15 minuti); realizzazione di una nuova fermata di interscambio in via Simen a Minusio con la linea 2 - modifica del tracciato linea regionale 311 "Bellinzona - Riazzino": il bus proveniente da Bellinzona si attesta a Riazzino. - attestamento della linea regionale 330 "del Gambarogno" a Riazzino - nodo intermodale Riazzino - nodo d'interscambio Tenero Piazza Linea urbana 7 con le linee regionali 321 (Val Verzasca), 322 (Medoscio), 323 (Contra) 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Entrata in servizio prevista	3° quadriennio

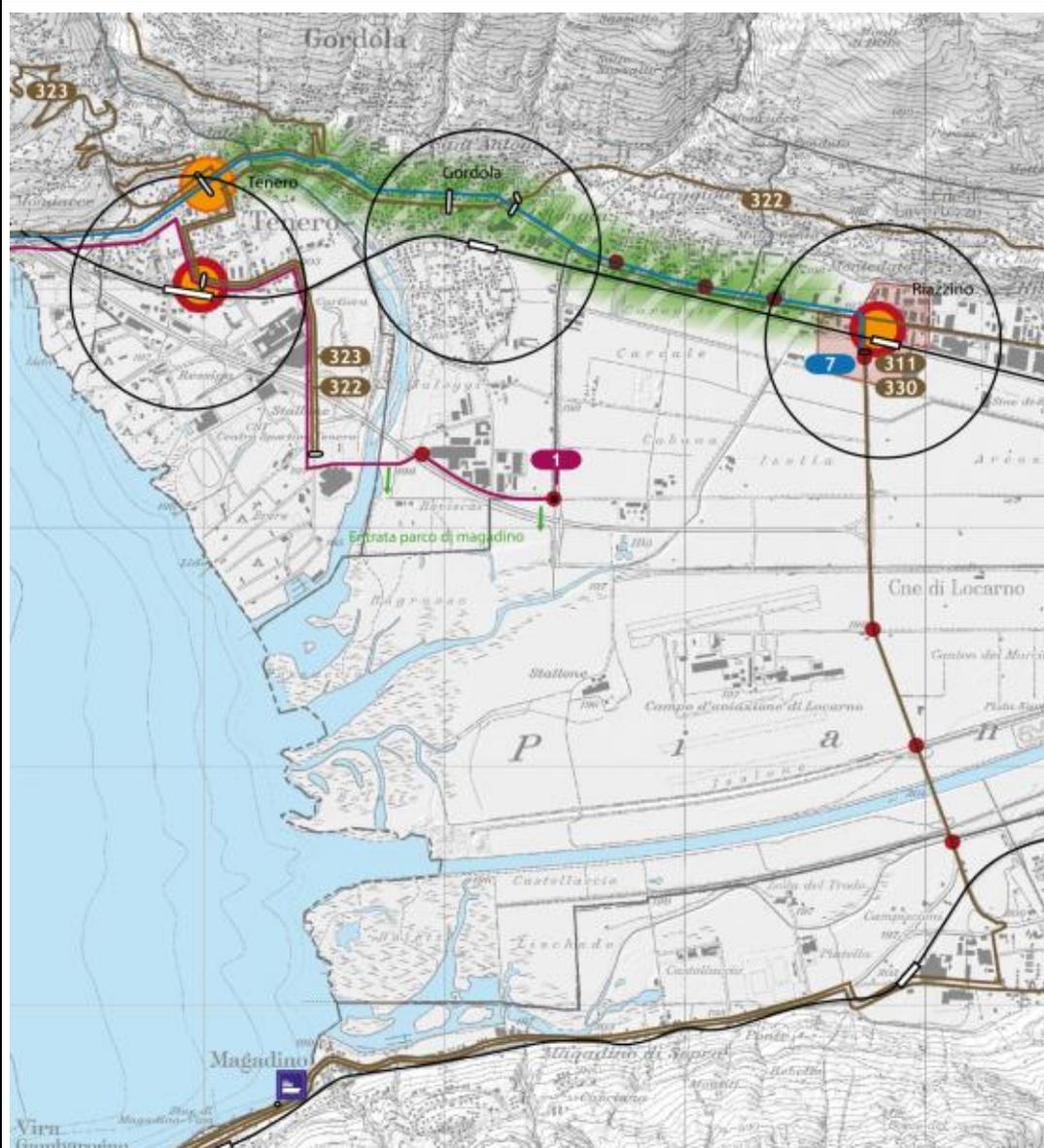


Immagine: Nodo intermodale Riazzino

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

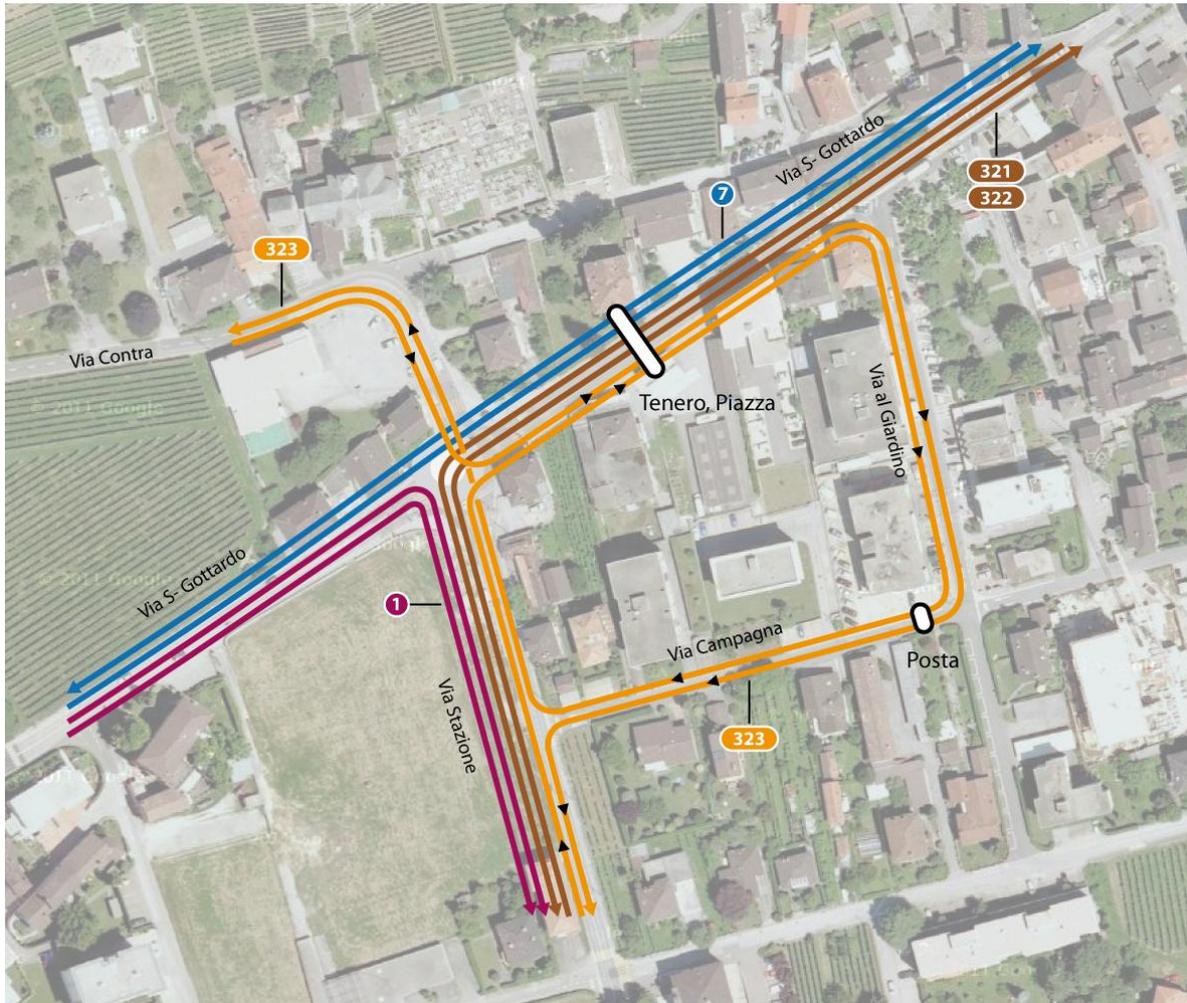


Immagine: nodo d'interscambio Tenero Centro

<p>Opportunità</p>	<p>Allacciamento ottimale PSE Riazzino, in pieno accordo con lo sviluppo della "Città lineare". Miglioramento collegamento Gambarogno - Locarno. Razionalizzazione costi (accorciamento della linea 311 - ma con coincidenze/continuità del tragitto garantite). Rafforzamento della funzione di apporto al servizio ferroviario. Ottimizzazione degli interscambi tra le linee regionali 321 (Val Verzasca), 322 (Medoscio) e 323 (Contra) a Tenero Centro (fermata di Tenero Piazza)</p>
<p>Benefici</p>	<p>Questa misura soddisfa pienamente il seguente criterio di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie ai seguenti elementi: miglioramento della qualità dei trasporti pubblici (potenziamento mirato delle capacità, miglioramento per gli utenti grazie agli orari sistematizzati); miglioramento dell'accessibilità delle aree dell'agglomerato densamente popolate; miglioramento dell'intermodalità (miglioramento dei trasbordi presso le stazioni/fermate) - CE3: miglioramento in generale della sicurezza del sistema dei trasporti grazie al potenziamento del TP, vettore più sicuro rispetto al TIM - CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie all'auspicato trasferimento di utenza dal TIM al TP (potenziato)
<p>Fattibilità</p>	<p>La misura prevede l'aumento delle frequenze utilizzando in gran parte le infrastrutture esistenti grazie ad una riorganizzazione delle linee.</p>
<p>Costi</p>	<p>CHF 2.5 mio (terminale bus, pensilina, fermate bus, ev. altre opere di miglioria)</p>

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Dati quantitativi	Carico passeggeri/giorno (TFM)			
		Scenario Trend	Scenario obiettivo	Variazione
	Gordola (Via San Gottardo)	1'403	2'595	+ 85%
	Tenero (Via San Gottardo)	2'558	3'833	+ 50%
	Minusio (Via Simen)	1'052	3'022	+185%
	Minusio (Via San Gottardo)	2'062	2'277	+ 10%
	Minusio (taglio asse forte)	3'114	5'299	+ 70%
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> CIT	<input type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Traffico lento	Asse di collegamento e di transizione a lago (fase A)	TL 1								
<p>Breve descrizione della misura</p>	<p>L'asse di collegamento e di transizione lungo la riva del lago è un asse dedicato alla mobilità lenta tra Ascona e Tenero, con diramazioni verso Brissago e verso il Gambarogno.</p> <p>Il pacchetto comprende le misure prioritarie per completare l'asse di collegamento e di transizione lungo la riva del lago.</p> <p>Gli elementi del pacchetto sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.1: Nuovo tratto di ciclopista alla Verbanella, Minusio-Mappo ▪ 1.2: Interventi di messa in sicurezza del traffico ciclistico a Muralto (dirottamento ciclisti su Via R. Simen, Minusio) ▪ 1.3: Permeabilità ciclabile tra Viale Verbanò e la stazione FFS a Muralto (doppio senso ciclabile) ▪ 1.4: Riqualifica, messa in sicurezza e prioritizzazione attraversamento del TL tra il debarcadere e Piazza Grande, a Locarno ▪ 1.5: Messa in sicurezza Viale dell'Isolino a Locarno (con nuovo marciapiede) ▪ 1.6: Messa in sicurezza Via Lanca degli Stornazzi a Locarno (con nuovo marciapiede) ▪ 1.7: Messa in sicurezza e riqualifica dell'asse ciclabile Via al Lido - Via Respini a Locarno 									
<p>Priorità (definita dall'agglomerato)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>									
<p>Orizzonte di realizzazione</p>	<table border="1"> <tr> <td>Lavori fino al progetto preliminare</td> <td>2012</td> </tr> <tr> <td>Inoltro progetto preliminare Confederazione</td> <td>2013</td> </tr> <tr> <td>Inizio dei lavori previsto</td> <td>2015</td> </tr> <tr> <td>Entrata in servizio prevista</td> <td>2015-18</td> </tr> </table>		Lavori fino al progetto preliminare	2012	Inoltro progetto preliminare Confederazione	2013	Inizio dei lavori previsto	2015	Entrata in servizio prevista	2015-18
Lavori fino al progetto preliminare	2012									
Inoltro progetto preliminare Confederazione	2013									
Inizio dei lavori previsto	2015									
Entrata in servizio prevista	2015-18									

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile all'interno del polo, risanando i punti critici dell'asse a lago migliorandone l'attrattività; ▪ Il legame naturale e storico tra il lago e gli abitati del polo viene rafforzato. 			
Efficacia	<p>Questo pacchetto di misure soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia (CE):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ CE1: miglioramento della qualità della rete del traffico lento in un'area centrale e attrattiva (lago) dell'agglomerato ▪ CE2: promozione dello sviluppo centripeto grazie all'aumentata attrattività del polo dell'agglomerato ▪ CE3: aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete ▪ CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali 			
Fattibilità	La fattibilità è data			
Costi	3.87 mio CHF (IVA inclusa)			
Dati quantitativi	2'000 ciclisti al giorno transitano giornalmente tra Minusio e Locarno			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri



Asse di collegamento e di transizione e localizzazione delle singole misure previste in questo pacchetto.

Appendice illustrativa delle singole misure del pacchetto:

1.1: Nuovo tratto di ciclopista alla Verbanella, Minusio-Mappo

La misura è necessaria per garantire la fluidità del traffico ciclistico in un tratto stretto della rete (punto critico: conflitto, sul tracciato attuale a lago, tra pedoni e ciclisti).

Costi: 0.85 mio CHF (IVA inclusa)



Immagine: la situazione attuale di Via San Gottardo a Minusio in zona Verbanella, dove sono previsti gli interventi (fonte: Studio F. Allievi)

1.2: Interventi di messa in sicurezza del traffico ciclistico a Muralto (dirottamento ciclisti su Via R. Simen, Minusio)

Questa misura consiste nel trasferire il transito dei ciclisti rapidi su via R. Simen a Minusio anziché lungo via alla Riva (asse per lo svago, principalmente per il traffico pedonale e per i ciclisti "lenti"). Sono previste misure di segnaletica orizzontale e verticale. In questo modo si evita il conflitto costante tra pedoni e ciclisti in un'area molto frequentata, sia da residenti che da turisti.

Costi: 0.15 mio CHF (IVA inclusa)

1.3: Permeabilità ciclabile tra Viale Verbano e la stazione FFS a Muralto (doppio senso ciclabile)

Autorizzazione ai ciclisti di transitare nei due sensi di circolazione nel comparto tra Viale Verbano e la stazione FFS. Questa misura è complementare al progetto di zona d'incontro di Viale Verbano. Offrire maggiore permeabilità al traffico ciclabile significa aumentare la raggiungibilità e la rapidità degli spostamenti. L'utenza aumenta sistematicamente, essendo molto sensibile all'attrattività dei percorsi.

Costi: 0.1 mio CHF (IVA inclusa)

(cfr. immagini alla pagina successiva)

1.3 (...)



Situazione attuale: Via Cattori a Muralto, in senso unico discendente (fonte: Metron)



Situazione attuale: nodo Via Pescatori / Via S. Vittore a Muralto, in senso unico est-ovest (fonte: Metron)



Situazione attuale: via Pescatori, in senso unico discendente (fonte: Metron)

1.4: Riqualifica, messa in sicurezza e prioritizzazione attraversamento del traffico lento tra il debarcadere e Piazza Grande, a Locarno

Misura atta a ripristinare il contatto tra il lago e la città. Si prevede la priorità ai pedoni al semaforo del Largo Zorzi, inoltre una demarcazione ciclabile in uscita dal Largo Zorzi verso viale Balli / Lungolago Motta e verso il viale Verbano (Muralto). La misura è necessaria per "ricucire" il legame tra il lago e il centro città di Locarno, nel cuore dell'agglomerato. Questo asse è pertinente con lo scenario auspicato e necessita una riqualifica / valorizzazione.

Costi: 0.7 mio CHF (IVA inclusa)



La situazione attuale: il Largo Zorzi è riservato al TP su gomma; il semaforo impone lunghe attese ai pedoni (fonte: Metron)

1.5: Messa in sicurezza Viale dell'Isolino a Locarno (con nuovo marciapiede)

Realizzazione di una misura di messa in sicurezza e di riqualifica, comportante la creazione di un marciapiede e di altri interventi in favore della mobilità lenta in generale. L'opportunità di questa misura è quella di offrire più sicurezza per il traffico lento - soprattutto per i pedoni - per questo collegamento importante verso diverse infrastrutture di svago locarnesi di scala regionale.

Costi: 0.7 mio CHF (IVA inclusa)



Situazione attuale. La foto è stata scattata guardando da via al Lido verso il viale dell'Isolino (fonte: Metron)

1.5 (...)



Proposta d'intervento al Viale dell'Isolino a Locarno (fonte: Metron)

1.6: Messa in sicurezza Via Lanca degli Stornazzi a Locarno (con nuovo marciapiede)

Realizzazione di una misura di messa in sicurezza e di riqualifica, comportante la creazione di un marciapiede. L'opportunità di questa misura è quella di offrire più sicurezza per il traffico lento - soprattutto per i pedoni - per questo collegamento importante verso diverse infrastrutture di svago locarnesi di scala regionale.

Costi: 0.3 mio CHF (IVA inclusa)

1.7: Messa in sicurezza e riqualifica dell'asse ciclabile Via al Lido - Via Respini a Locarno

Riqualifica e messa in sicurezza dell'asse via al Lido – viale G. Respini a Locarno. Valorizzazione dell'asse stradale e messa in sicurezza, con la creazione di un percorso ciclopedonale. Questo intervento si integra perfettamente con quanto proposto con la misura TL1.6

Costi: 1.07 mio CHF (IVA inclusa)

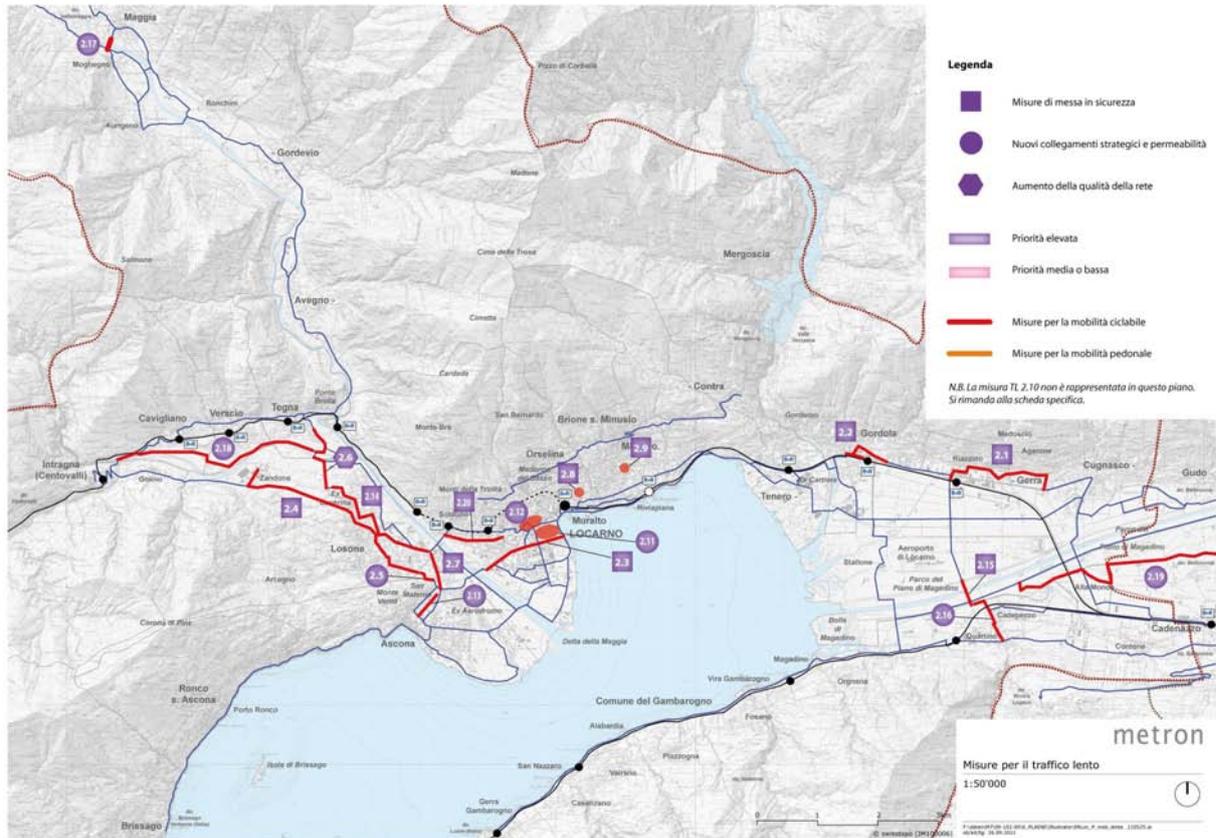
PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Traffico lento	Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato (fase A)	TL 2								
<p>Breve descrizione della misura</p>	<p>Il pacchetto è composto dalle seguenti misure:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2.1: Nuovo percorso a monte di Riazzino, tra la fermata TILO di Riazzino e Cugnasco; ▪ 2.2 Completamento demarcazione tra Riazzino e Gordola, fino alla fermata TILO di Gordola; ▪ 2.3 Messa in sicurezza e riqualifica asse ciclabile Lungolago G. Motta - Via Bramantino - Via alla Morettina, Locarno; ▪ 2.4 Completamento percorso Ascona - Losone - Zandone - Golino; ▪ 2.5 Messa in sicurezza passerella Siberia (sulla A13) e allacciamenti, Ascona; ▪ 2.6 Completamento percorso Losone - Tegna; ▪ 2.7 Messa in sicurezza Via Locarno ad Ascona; ▪ 2.8 Messa in sicurezza Via San Gottardo / Via Dr. Sciaroni a Muralto; ▪ 2.9 Messa in sicurezza attraversamento di Via San Gottardo in centro a Minusio; ▪ 2.10 Messa in sicurezza imbocchi sentieri pedonali verso le fasce collinari del polo; ▪ 2.11 Permeabilità ciclabile nel Quartiere Rusca a Locarno (doppio senso ciclabile); ▪ 2.12 Permeabilità ciclabile in Città Vecchia a Locarno (doppio senso ciclabile); ▪ 2.13 Permeabilità ciclabile in Via Baraggie ad Ascona (doppio senso ciclabile); ▪ 2.14 Messa in sicurezza - demarcazioni ciclabili a Losone; ▪ 2.15 Messa in sicurezza percorso ciclopedonale ponte A13 sul Ticino; ▪ 2.16 Nuovo collegamento tra il ponte A13, il sottopasso ferroviario a Cadepezzo e Quartino; ▪ 2.17 Nuova passerella ciclopedonale Maggia-Moghegno (sostituzione della passerella attuale, vetusta). ▪ 2.18: Completamento itinerario ciclabile lungo la sponda sinistra del fiume Melezza, tra Tegna e Cavigliano; ▪ 2.19 Nuovo itinerario nel cuore del Parco del Piano di Magadino; ▪ 2.20 Messa in sicurezza e riqualifica di Via Varenna a Locarno 									
<p>Priorità (definita dall'agglomerato)</p>	<p style="text-align: center;"> <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C </p>									
<p>Orizzonte di realizzazione</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Lavori fino al progetto preliminare</td> <td style="width: 30%;">2012</td> </tr> <tr> <td>Inoltre progetto preliminare Confederazione</td> <td>2013</td> </tr> <tr> <td>Inizio dei lavori previsto</td> <td>2015</td> </tr> <tr> <td>Entrata in servizio prevista</td> <td>2015-18</td> </tr> </table>		Lavori fino al progetto preliminare	2012	Inoltre progetto preliminare Confederazione	2013	Inizio dei lavori previsto	2015	Entrata in servizio prevista	2015-18
Lavori fino al progetto preliminare	2012									
Inoltre progetto preliminare Confederazione	2013									
Inizio dei lavori previsto	2015									
Entrata in servizio prevista	2015-18									

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Localizzazione delle singole misure previste in questo pacchetto.

NB. la figura seguente presenta tutte le misure enumerate nel presente pacchetto, ad eccezione della misura 2.10. Per facilitare la lettura si è preferito rappresentare la misura nella figura apposita.



Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> Favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile all'interno dell'agglomerato, risanando i punti critici della rete e migliorando l'attrattività dei percorsi. 			
Efficacia	Questo pacchetto di misure soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia (CE): <ul style="list-style-type: none"> CE1: miglioramento generalizzato della qualità della rete del traffico lento in tutti i comparti dell'agglomerato CE3: aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali 			
Fattibilità	La fattibilità è data			
Costi	8.65 mio CHF (IVA inclusa)			
Dati quantitativi	2'000 ciclisti al giorno transitano giornalmente tra Minusio e Locarno			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

Appendice illustrativa delle singole misure del pacchetto:

2.1: Nuovo percorso ciclabile a monte di Riazzino, tra la fermata TILO di Riazzino e Cugnasco

Un percorso ciclabile sicuro per allacciare il Polo di Riazzino (a monte dello stesso), evitando il transito lungo la strada Cantonale (che verrà a sua volta riqualificata), sulla quale circolano numerosi veicoli pesanti.

L'opportunità della misura consiste nel poter raggiungere il PSE/GGT di Riazzino in modo sicuro e di spostarsi nel suo interno (a monte), in modo separato dal TIM e con un allacciamento alla fermata TILO di Riazzino e alla rete ciclabile.

Costi: 0.7 mio CHF (IVA inclusa)

2.2: Completamento demarcazione ciclabile tra Riazzino e Gordola, fino alla fta. TILO di Gordola

Completamento della demarcazione ciclabile per garantire continuità e sicurezza.

Grazie a questa misura si vuole garantire la sicurezza e la continuità dell'asse ciclabile utilitario tra Riazzino, Gordola paese, la fermata TILO di Gordola (e allacciamento alla rete ciclabile verso il polo dell'agglomerato).

Costi: 0.03 mio CHF (IVA inclusa)

Immagini:



La situazione attuale con il termine della ciclopista tra Riazzino e Gordola (fonte: Metron)



Imbocco di Via alla Stazione su via San Gottardo a Gordola, luogo previsto per dirigere i ciclisti verso la fermata TILO di Gordola e per proseguire verso Tenero tramite la passerella esistente sul fiume Verzasca (fonte: Studio F. Allievi).

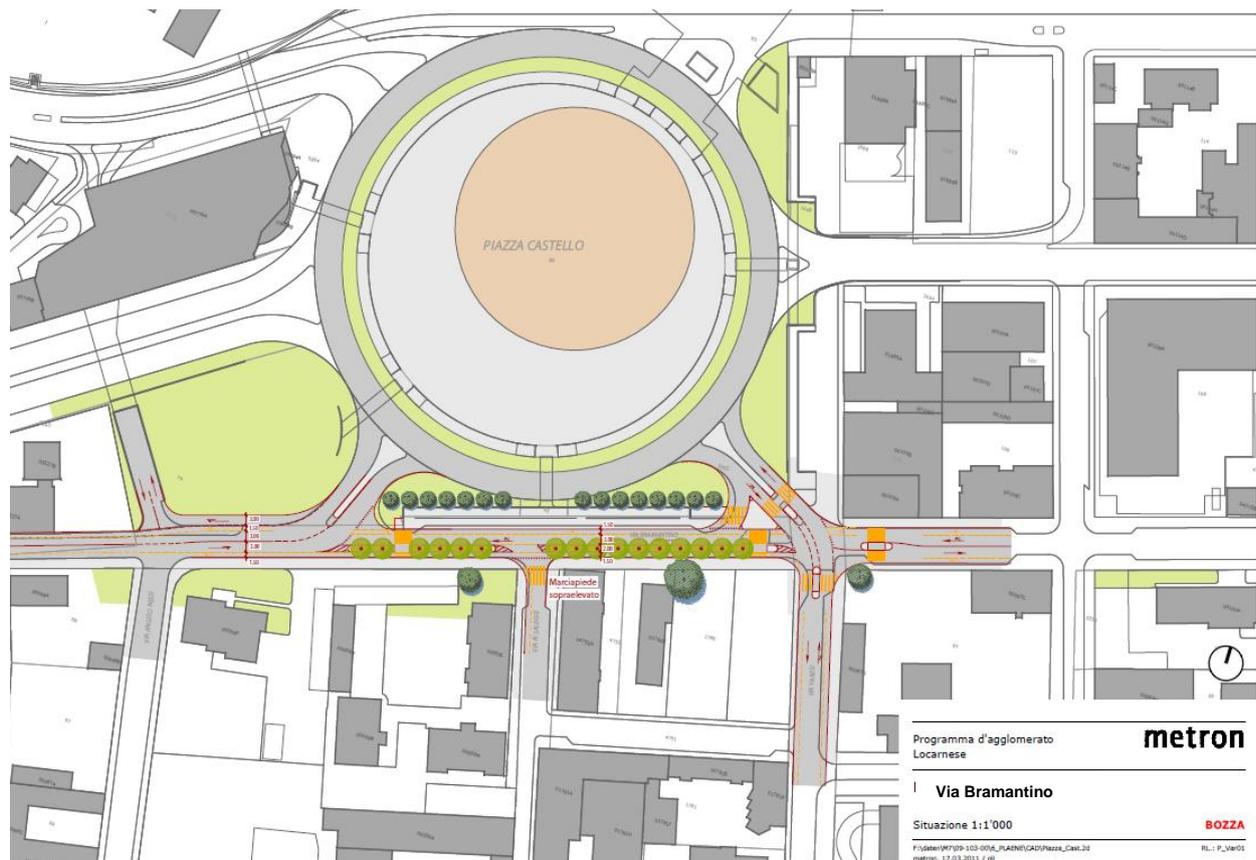
2.3: Messa in sicurezza e riqualifica asse ciclabile Lungo-lago Motta - Via Bramantino - Via alla Morettina, a Locarno

Messa in sicurezza dell'asse ciclabile tra il lago (Lungolago Motta) e la passerella esistente per Ascona (via alla Morettina). In particolare si tratta di riqualificare e mettere in sicurezza l'area a sud di piazza Castello.

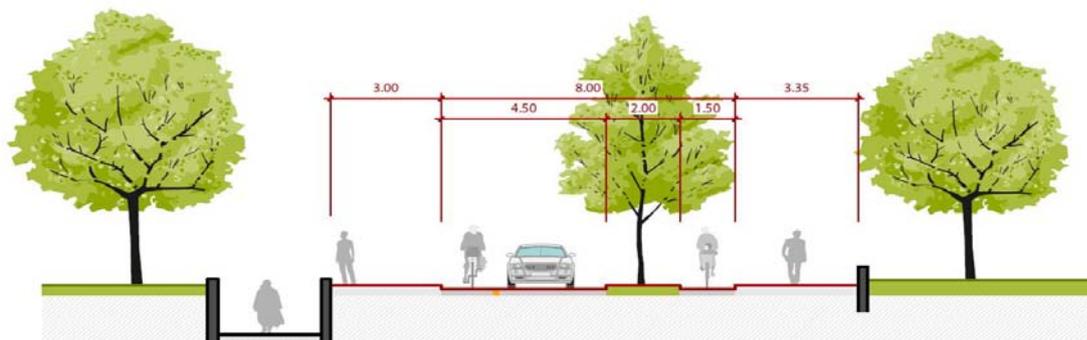
L'opportunità risiede nel creare un asse forte per il traffico lento tra Locarno e Ascona, nel cuore del polo dell'agglomerato.

Costi: 1.0 mio CHF (IVA inclusa)

Immagini:



Proposta di intervento di messa in sicurezza e riqualifica dell'asse Via Bramantino - Via alla Morettina (fonte: Metron)



Proposta di sezione-tipo per Via Bramantino a Locarno (fonte: Metron)

2.4: Completamento del percorso ciclabile Ascona - Losone - Zandone - Golino

Realizzazione di demarcazioni di completamento del percorso utilitario regionale per allacciare il polo alla zona industriale dello Zandone, alla periferia ovest di Losone. La misura prevede inoltre l'allacciamento di Golino (continuazione delle corsie ciclabili).

L'opportunità risiede nel creare un asse utilitario tra Losone e lo Zandone. La presenza di alcuni campeggi nella zona permette di assorbire anche la clientela turistica lungo questo asse.

Costi: 0.15 mio CHF (IVA inclusa)

2.5: Messa in sicurezza della passerella "Siberia" ad Ascona

La messa in sicurezza prevede la realizzazione di barriere rialzate e altri interventi per garantirne la fruibilità sicura a pedoni e ciclisti.

L'opportunità risiede nel creare un asse utilitario tra Ascona "centro" e l'area di trasformazione di Ascona e Losone, come pure di allacciare Ascona a Losone in modo diretto e sicuro, grazie al risanamento totale e alla messa in sicurezza della passerella ciclopedonale esistente (non accessibile).

Costi: 0.125 mio CHF (IVA inclusa)

Immagini:



*La passerella di Ascona nello stato attuale
(fonte: Studio F. Allievi)*



*Un esempio - a titolo puramente illustrativo - di messa in sicurezza di una passerella
(fonte: www.canstockphoto.it)*

2.6: Completamento percorso Losone - Tegna

Completamento della pavimentazione in asfalto tra la passerella e Tegna, illuminazione tra Losone e Tegna (il percorso diventa utilitario tra Losone e Ponte Brolla, non essendoci la possibilità di creare un percorso ciclopedonale sicuro lungo via Vallegaggia tra Solduno e Ponte Brolla).

L'opportunità risiede nel completare un asse utilitario sicuro tra Losone e Ponte Brolla. Questo collegamento, ad oggi prevalentemente usato per lo svago, diviene ufficialmente l'asse di collegamento per il traffico lento tra le Terre di Pedemonte e la Vallemaggia con il polo dell'agglomerato, via Losone.

Costi: 0.2 mio CHF (IVA inclusa)

2.7: Messa in sicurezza di via Locarno ad Ascona

Messa in sicurezza e riqualifica degli spazi di via Locarno ad Ascona, con spazi riservati per pedoni e ciclisti (marciapiedi e pista ciclabile in ambo le direzioni di circolazione).

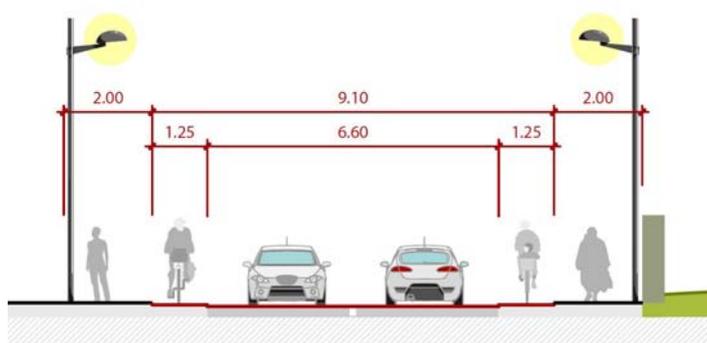
L'opportunità risiede nel mettere in sicurezza uno degli assi più centrali dell'agglomerato, via Locarno ad Ascona. Questo asse strategico presenta ad oggi una scarsa attrattività per il traffico lento. La misura ne prevede la messa in sicurezza e la riqualifica degli spazi.

Costi: 1.2 mio CHF (IVA inclusa)

Immagini:



*Situazione attuale di via Locarno ad Ascona
(fonte: Metron)*



*Proposta di sezione-tipo
(fonte: Metron)*

2.8 Messa in sicurezza attraversamento di Via San Gottardo / Via Dr. Sciaroni a Muralto

Messa in sicurezza di questo incrocio, asse di collegamento importante tra i quartieri superiori e la stazione FFS di Muralto.

L'opportunità risiede nel risanare un punto critico del traffico lento, in un luogo molto frequentato dai pedoni e con un volume di traffico importante.

Costi: 0.1 mio CHF (IVA inclusa)

2.9 Messa in sicurezza attraversamento di Via San Gottardo in centro a Minusio

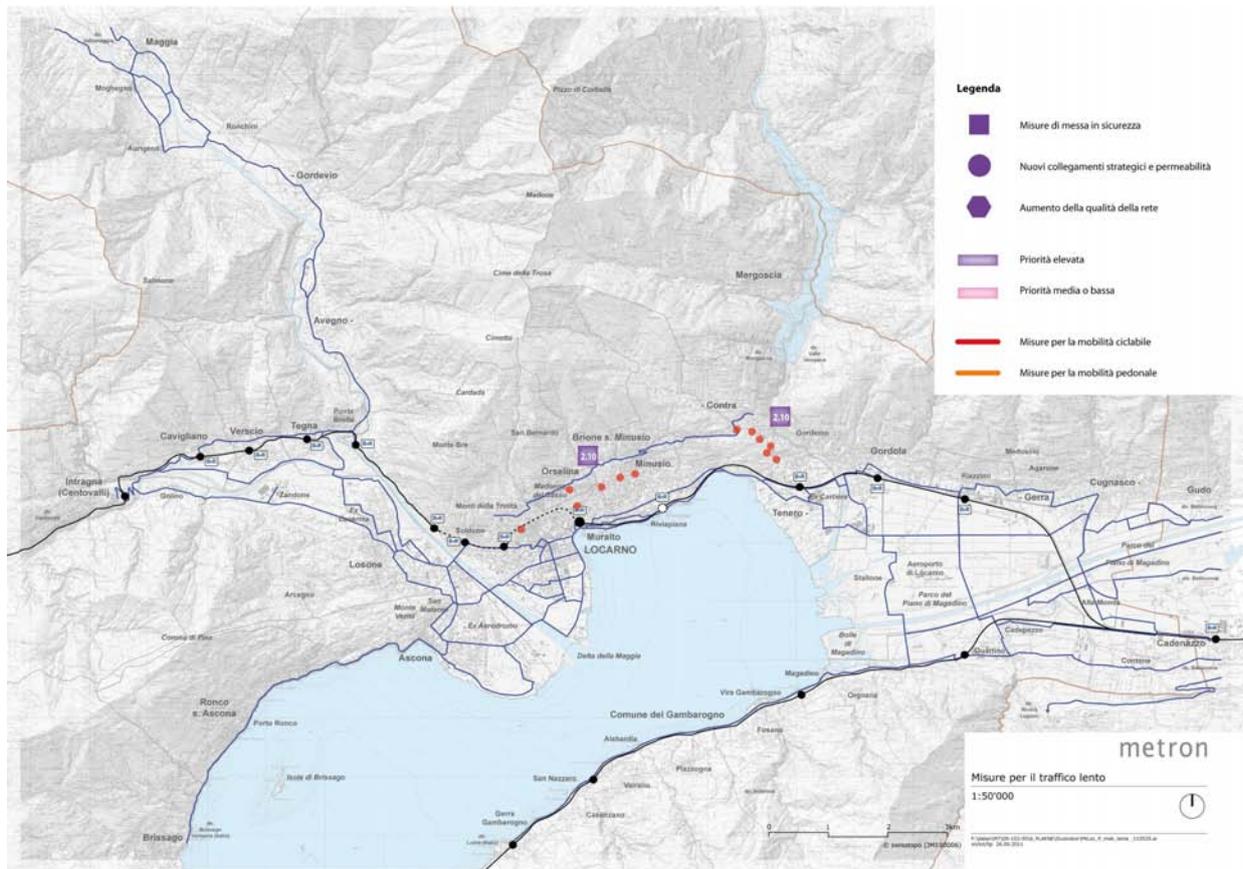
Messa in sicurezza di questo incrocio, asse di collegamento importante tra i quartieri superiori e il centro di Minusio (linea bus, commerci, servizi e in futuro la fermata TILO nella parte inferiore del Comune).

L'opportunità risiede nel risanare un punto critico del traffico lento, in un luogo molto frequentato dai pedoni e con un volume di traffico importante.

Costi: 0.1 mio CHF (IVA inclusa)

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

2.10 Messa in sicurezza imbocchi dei percorsi pedonali delle fasce collinari dei Comuni del polo



Realizzazione di misure di messa in sicurezza agli imbocchi dei percorsi pedonali sulla rete viaria. Si prevedono misure di "messa in evidenza" degli imbocchi (cfr. immagine).

I numerosi sentieri tra il fondovalle e la collina sono molto apprezzati e costituiscono un asse di collegamento pedonale di vitale importanza. Vanno pertanto mantenuti e valorizzati, aumentandone la sicurezza nei punti di imbocco sulla rete viaria.

Costi: 0.3 mio CHF (IVA inclusa)

Immagine:



Esempio di una "messa in evidenza" di un imbocco di un percorso pedonale (fonte: Metron)

2.11 Permeabilità ciclabile nel Quartiere Rusca a Locarno

Autorizzazione della circolazione nei due sensi ai cicli in determinate strade a senso unico (p. es. zona 30).

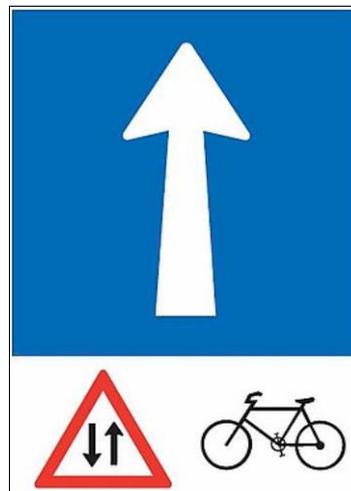
Offrire maggiore permeabilità per il traffico ciclabile significa aumentare la raggiungibilità e la rapidità degli spostamenti. L'utenza aumenta sistematicamente, essendo molto sensibile all'attrattività dei percorsi.

Costi: 0.35 mio CHF (IVA inclusa)

Immagini:



*Esempio di una strada di una zona 30 con indicazione del doppio senso di circolazione autorizzato per le biciclette
(fonte: Rue del'avenir)*



Segnale stradale svizzero "doppio senso di circolazione autorizzato" per i cicli.

2.12 Permeabilità ciclabile in Città Vecchia a Locarno

Autorizzazione della circolazione nei due sensi ai cicli in Città Vecchia (zona d'incontro).

Offrire maggiore permeabilità per il traffico ciclabile significa aumentare la raggiungibilità e la rapidità degli spostamenti. L'utenza aumenta sistematicamente, essendo molto sensibile all'attrattività dei percorsi.

Costi: 0.05 mio CHF (IVA inclusa)

2.13 Permeabilità ciclabile in Via Baraggie ad Ascona

Autorizzazione della circolazione nei due sensi ai cicli su questo asse (zona 30).

Offrire maggiore permeabilità per il traffico ciclabile significa aumentare la raggiungibilità e la rapidità degli spostamenti. L'utenza aumenta sistematicamente, essendo molto sensibile all'attrattività dei percorsi.

Costi: 0.02 mio CHF (IVA inclusa)

2.14 Messa in sicurezza - demarcazioni ciclabili a Losone

Realizzazione di demarcazioni ciclabili lungo l'importante asse di collegamento tra Locarno-Solduno e Losone. La passerella tra Losone e Tegna (a prossimità) viene così allacciata alla rete degli spostamenti pendolari, e non solo per gli spostamenti dello svago.

L'opportunità risiede nel permettere maggiore sicurezza per gli spostamenti ciclabili su un itinerario utilitario importante.

Costi: 0.1 mio CHF (IVA inclusa)

2.15 Messa in sicurezza percorso ciclopedonale ponte A13 sul Ticino

Realizzazione di una separazione fisica tra il traffico lento e il traffico motorizzato.

L'opportunità consiste nell'aumentare la sicurezza in un punto precario della rete utilitaria ciclabile cantonale (oggi uno degli unici assi di attraversamento del fiume Ticino sul Piano di Magadino). È dunque il solo collegamento del traffico lento tra il Gambarogno e il polo dell'agglomerato del Locarnese e va dunque messo in sicurezza rapidamente.

Costi: 0.2 mio CHF (IVA inclusa)

Immagine:



Situazione odierna del collegamento ciclopedonale tra il Gambarogno e la sponda destra del Locarnese (fonte: Metron)

2.16 Nuovo collegamento tra il ponte della A13, il sottopasso ferroviario di Cadepezzo e Quartino

La misura prevede la creazione di un collegamento tra il ponte A13 con l'adeguamento del sottopasso ferroviario di Cadepezzo, la realizzazione di un ponticello sopra il canale e la messa in sicurezza dell'attraversamento della strada Cantonale tra Cadepezzo e Quartino.

Un collegamento utilitario e diretto tra la sponda destra del Ticino, Cadepezzo e Quartino. Da Quartino è possibile allacciarsi al percorso ciclabile pedemontano verso Bellinzona.

Costi: 0.7 mio CHF (IVA inclusa)

Immagini:



*Il sottopasso ferroviario a Cadepezzo da adeguare
(fonte: Metron)*



*Il canale da varcare
(fonte: Metron)*

2.17 Nuova passerella ciclopedonale tra i paesi di Maggia e Moghegno

Sostituzione della passerella esistente, obsoleta. La passerella esistente non garantisce più una certa sicurezza.

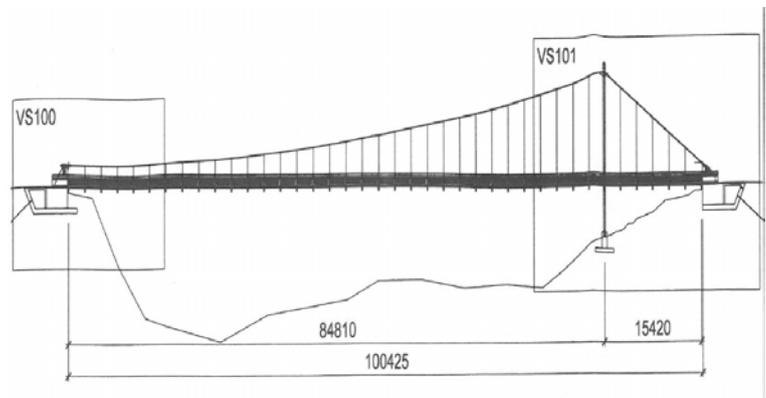
Migliorare la sicurezza del collegamento, rendendolo al contempo più attrattivo, per pedoni e ciclisti. Esiste inoltre un progetto preliminare.

Costi: 1.3 mio CHF (IVA inclusa)

Immagini:



*Passerella attuale
(fonte: Patocchi Sagl Engineering)*



*Estratto dal progetto preliminare
(fonte: Patocchi Sagl Engineering)*

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

2.18: Completamento itinerario ciclabile lungo la sponda sinistra del fiume Melezza, tra Tegna e Cavigliano

Completamento dell'itinerario ciclabile lungo la Melezza, a sud delle Terre di Pedemonte (Tegna, Verscio, Cavigliano). Si prevede un percorso in calcestre.

L'opportunità consiste nel completare un asse ciclopedonale importante per lo svago.

Costi: 0.6 mio CHF (IVA inclusa)

2.19: Nuovo itinerario nel cuore del Parco del Piano di Magadino

Realizzazione di un itinerario dedicato allo svago, per scoprire il Parco del Piano del Magadino. Il percorso richiede solo qualche misura puntuale (in particolare una segnaletica propria).

L'opportunità di realizzare un percorso di questo tipo è molto pertinente essendo nel cuore del Parco del Piano di Magadino, luogo di transizione e di confluenza dei due agglomerati (Locarnese e Bellinzonese). Lo svago di prossimità, ovvero i parchi e le aree di svago alle porte degli agglomerati, permette ai residenti degli agglomerati rispettivi di scoprire il patrimonio paesaggistico che offre il Parco del Piano di Magadino.

Costi: 0.35 mio CHF (IVA inclusa)

2.20: Messa in sicurezza e riqualifica di Via Varenna a Locarno

Messa in sicurezza comportante corsie ciclabili e riqualifica degli spazi.

Migliorare l'attrattività e la sicurezza di questo asse stradale importante per il quartiere di Locarno-Solduno.

Costi: 1.1 mio CHF (IVA inclusa)

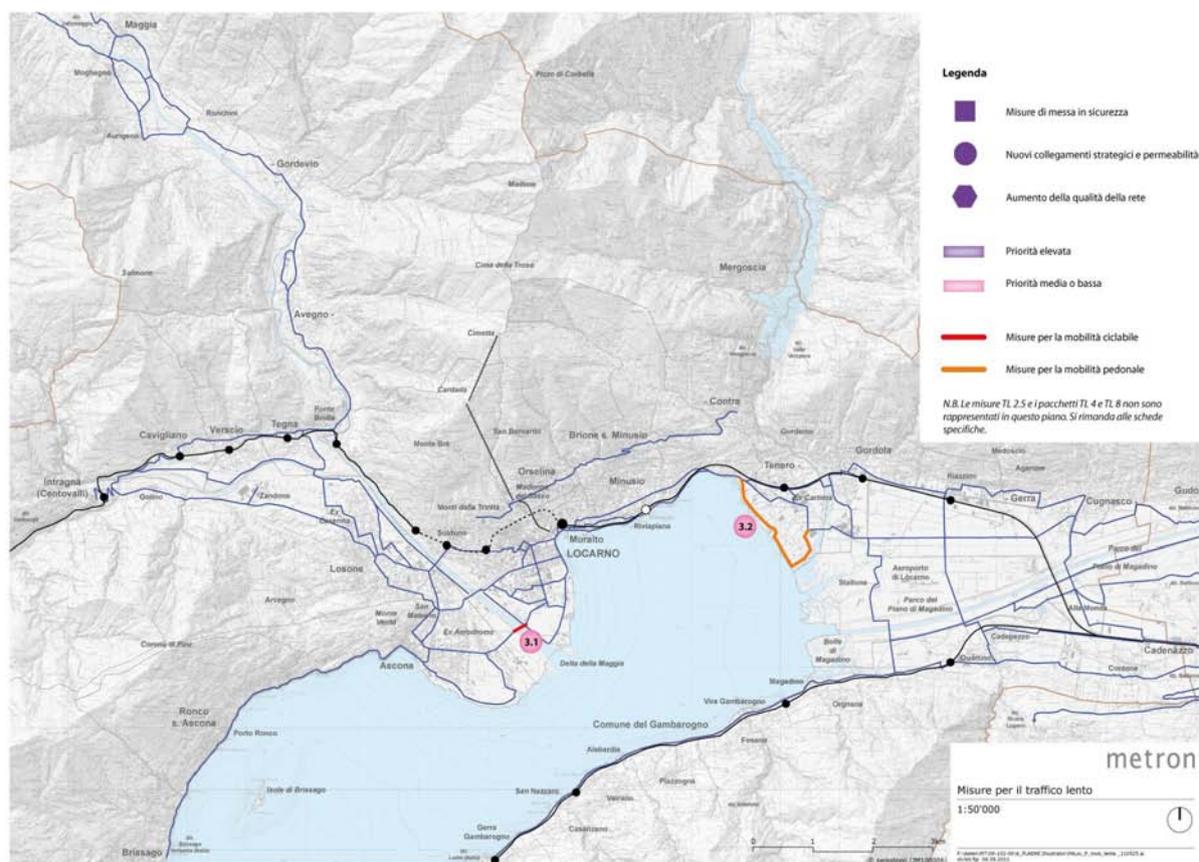
Immagine:



*Situazione attuale di Via Varenna a Locarno:
si nota l'abbondanza degli spazi dedicati al traffico motorizzato, a
scapito del traffico lento (fonte: Metron)*

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Traffico lento	Asse di collegamento e di transizione a lago (fase B)	TL 3
Breve descrizione della misura	<p>L'asse di collegamento e di transizione lungo la riva del lago è un asse dedicato alla mobilità lenta tra Ascona e Tenero, con diramazioni verso Brissago e verso il Gambarogno.</p> <p>Il pacchetto comprende le misure meno prioritarie per completare l'asse di collegamento e di transizione lungo la riva del lago.</p> <p>Gli elementi del pacchetto sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.1: Nuova passerella sulla Maggia tra Locarno e Ascona (tra Via Canevascini e Via Muraccio) e raccordi ▪ 3.2 Nuovo collegamento pedonale a lago a Tenero 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare Inoltro progetto preliminare Confederazione Inizio dei lavori previsto Entrata in servizio prevista	2016 2017 2019 2019-22



Opportunità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile nell'agglomerato, risanando i punti critici dell'asse a lago migliorandone l'attrattività; ▪ Il legame naturale e storico tra il lago e gli abitati dell'agglomerato è rafforzato.
--------------------	--

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	<p>Questo pacchetto di misure soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia (CE):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ CE1: miglioramento della qualità della rete del traffico lento in un area centrale e attrattiva (lago) dell'agglomerato ▪ CE2: promozione dello sviluppo centripeto grazie all'aumentata attrattività del polo dell'agglomerato ▪ CE3: aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete ▪ CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali 			
Fattibilità	La fattibilità è data			
Costi	4.3 mio CHF (IVA inclusa)			
Dati quantitativi	Più di 2'000 ciclisti circolano ogni giorno sulla passerella parallela alla A13, tra Locarno e Ascona.			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

Appendice illustrativa delle singole misure del pacchetto:

3.1: Nuova passerella sulla Maggia tra Locarno e Ascona

Realizzazione di una passerella ciclopedonale di collegamento tra le due sponde della Maggia nel delta, tra i quartieri residenziali di Locarno (all'altezza di Via Canevascini) e Ascona (all'altezza di Via Muraccio). L'opportunità di creare un terzo punto di attraversamento ciclopedonale della Maggia tra Ascona e Locarno è in perfetta sintonia con lo scenario auspicato. Inoltre il delta (su entrambe le sponde) è interessato da un grande potenziale di sviluppo per i prossimi anni. La nuova passerella completa la raggiungibilità tra le due sponde della Maggia in maniera ottimale.

Costi: 4.0 mio CHF (IVA inclusa)

Immagini:



Modello del progetto di passerella dell'arch. Brogini, del 2002 (fonte: Metron)



Progetto per una passerella sul Reno a Weil am Rhein nei pressi di Basilea (fonte: Agglomerationsprogramm Basel)

3.2: Nuovo collegamento pedonale a lago a Tenero

Un nuovo collegamento pedonale lungo la riva del lago a Tenero. Il percorso è fruibile solo fuori stagione, quando i campeggi non sono in funzione.

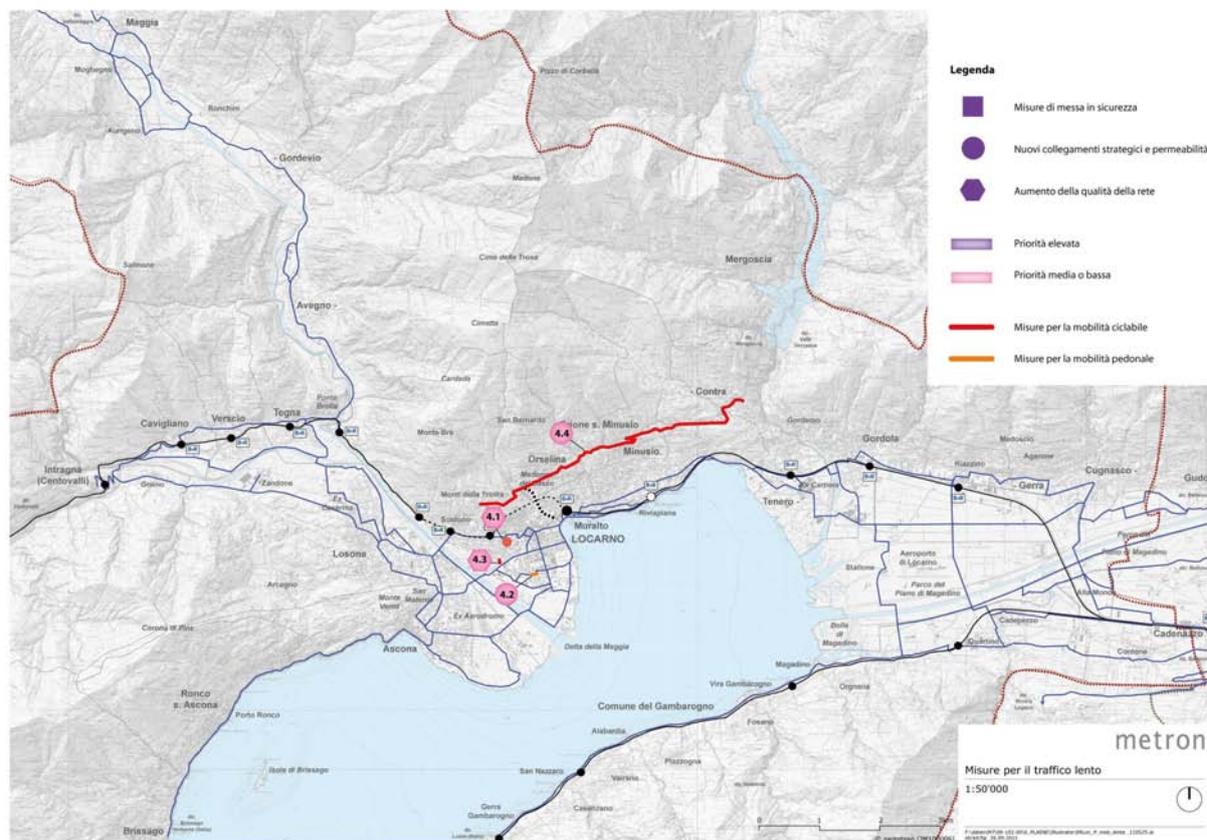
Questo nuovo collegamento pedonale, agibile nel periodo di chiusura dei campeggi (autunno e inverno), consente di migliorare il contatto con la riva del lago per i pedoni. La misura propone continuità con la passeggiata esistente lungo la riva del lago tra Locarno e Minusio-Mappo.

Costi: 0.3 mio CHF (IVA inclusa)

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Traffico lento	Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato (fase B)	TL 4
Breve descrizione della misura	<p>Il pacchetto è composto dalle seguenti misure:</p> <ul style="list-style-type: none"> 4.1: Sistemazione semafori dell'incrocio delle Cinque Vie a Locarno: prioritizzazione attraversamenti pedonali; 4.2 Nuovo collegamento per il traffico lento tra Via Dr Varesi e Via ai Saleggi; 4.3: Sostituzione dell'ascensore presso la passerella sulla A13, tra Via alla Morettina e via San Jorio a Locarno; 4.4: Nuovo collegamento ciclabile della fascia collinare del polo: Monti della Trinità - Orselina (funicolare/funivia) - Brione s/Minusio - Contra 	
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
Orizzonte di realizzazione	Lavori fino al progetto preliminare	2016
	Inoltro progetto preliminare Confederazione	2017
	Inizio dei lavori previsto	2019
	Entrata in servizio prevista	2019-22

Localizzazione delle singole misure previste in questo pacchetto.



Opportunità

- Favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile all'interno dell'agglomerato, risanando i punti critici della rete e migliorando l'attrattività dei percorsi.

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	Questo pacchetto di misure soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia (CE): <ul style="list-style-type: none"> ▪ CE1: miglioramento della qualità della rete del traffico lento ▪ CE3: aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete ▪ CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali 			
Fattibilità	La fattibilità è data			
Costi	1.6 mio CHF (IVA inclusa)			
Dati quantitativi	Almeno 500 ciclisti al giorno transitano giornalmente tra Locarno-centro e Solduno			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

Appendice illustrativa delle singole misure del pacchetto:

4.1: Sistemazione semafori dell'incrocio delle Cinque Vie a Locarno: prioritizzazione attraversamenti pedonali

Sistemazione dell'impianto semaforico per prioritizzare gli attraversamenti pedonali (tempi d'attesa attuali relativamente lunghi)

L'opportunità di questa misura è quella di migliorare le condizioni di attraversamento di questo nodo importante per la città di Locarno e per l'agglomerato.

Costi: 0.6 mio CHF (IVA inclusa)

4.2: Nuovo collegamento per il traffico lento tra via Dr. Varesi e via ai Saleggi

Un nuovo tassello della rete pedonale e ciclabile del Quartiere Nuovo (quartiere densamente popolato).

Un nuovo tassello rappresenta una chance per migliorare la raggiungibilità e quindi l'accessibilità di un comparto. Favorendo la permeabilità di un'area, si favoriscono gli spostamenti "lenti", che in questo preciso ambito possono addirittura diventare più "rapidi" degli altri modi di trasporto.

Costi: 0.15 mio CHF (IVA inclusa)

4.3: Sostituzione dell'ascensore presso la passerella sulla A13, tra Via alla Morettina e Via San Jorio a Locarno

Sostituzione e riqualifica dell'ascensore, per consentire l'accesso alle biciclette e alle sedie a rotelle, aumentando la qualità e la sicurezza del collegamento.

L'infrastruttura attuale permette difficilmente il trasporto di sedie a rotelle. Inoltre il trasporto di cicli non è autorizzato. Vi è tuttavia un'opportunità da cogliere per diminuire fortemente l'effetto cesura - inevitabile - provocato dall'asse stradale principale tra Ascona e Piazza Castello. L'opportunità consiste nel riqualificare l'ascensore, sostituendolo con una cabina più capiente, confortevole e con un meccanismo più rapido (quindi indirettamente aumentando la sicurezza soggettiva).

Costi: 0.15 mio CHF (IVA inclusa)

4.4: Nuovo collegamento ciclabile della fascia collinare del polo: Monti della Trinità - Orselina - Brione s/Minusio - Contra

Realizzazione di un nuovo percorso ciclabile pianeggiante per gli spostamenti utilitari in collina. Gran valore assume la funicolare Locarno - Madonna del Sasso, come collegamento verticale tra il piano e la collina. Vi è la necessità di realizzare una nuova passerella sul riale Rabissale, tra Orselina e Brione s/Minusio. Le opportunità risiedono nel favorire l'uso della bicicletta tra i paesi della collina centrale, evitando l'uso dell'automobile, e nell'incitare l'intermodalità con la funicolare Locarno - Madonna del Sasso.

Costi: 0.7 mio CHF (IVA inclusa)

Immagine:



Situazione attuale: attraversamento del riale Rabissale tra Orselina e Brione s/Minusio.

La passerella è inadeguata per le biciclette. Inoltre vi è la presenza di alcuni scalini sul sentiero (fonte: Studio F. Allievi)

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

<p>Traffico lento</p>	<p>Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato (fase C)</p>	<p>TL 5</p>
<p>Breve descrizione della misura</p>	<p>Il pacchetto comprende le misure non prioritarie per la corona dell'agglomerato.</p> <p>Il pacchetto è composto dalle seguenti misure:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5.1 Nuovo collegamento tra Magadino e Tenero/Gordola, con passerella sul Ticino; ▪ 5.2 Nuovo collegamento tra Cugnasco-Gerra e la località "Alla Monda" con passerella sul Ticino; ▪ 5.3 Nuovo collegamento tra Cadepezzo e Cadenazzo, lungo la ferrovia; ▪ 5.4 Messa in sicurezza attraversamento della strada Cantonale ai Grotti di Avegno; ▪ 5.5 Nuovo collegamento a lago tra Porto Ronco e il Crodolo, a Ronco s/Ascona 	
<p>Priorità (definita dall'agglomerato)</p>	<p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C</p>	
<p>Orizzonte di realizzazione</p>	<p>3° quadriennio</p>	
<p><i>Localizzazione delle singole misure previste in questo pacchetto.</i></p>		
<p>Opportunità</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'opportunità consiste nel favorire il più possibile la mobilità pedonale all'interno della corona dell'agglomerato, risanando i punti critici della rete e migliorando l'attrattività dei percorsi. 	

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Benefici	Questo pacchetto di misure soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia (CE): <ul style="list-style-type: none"> ▪ CE1: miglioramento della qualità della rete del traffico lento ▪ CE3: aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete ▪ CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali 			
Fattibilità	La fattibilità è data			
Costi	10.35 mio CHF (IVA inclusa)			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile (per l'attuazione)	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
Ente finanziatore	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

Appendice illustrativa delle singole misure del pacchetto:

5.1: Nuovo collegamento tra Magadino e Tenero/Gordola, con passerella sul Ticino

Realizzare un percorso ciclopedonale (a carattere prevalentemente orientato allo svago e alla scoperte del paesaggio) tra il Gambarogno e la parte dell'agglomerato sulla sponda destra del Piano di Magadino, transitando accanto a due aree sensibili di natura assai diversa: le Bolle di Magadino da un lato, l'aeroporto di Locarno dall'altro.

Collegare il Gambarogno al polo dell'agglomerato in modo "diverso", garantendo un piacevole spostamento a contatto con la natura. Si tratta tipicamente di un percorso di collegamento e di attraversamento di un'area di svago di prossimità dell'agglomerato.

Costi: 4.2 mio CHF (IVA inclusa)

5.2: Nuovo collegamento tra Cugnasco-Gerra e la località "Alla Monda", con passerella sul Ticino

Realizzare un percorso ciclopedonale (a carattere misto, sia per gli spostamenti utilitari che per gli spostamenti del tempo libero) tra la sponda destra e la sponda sinistra del Piano di Magadino, in un'area relativamente centrale del Piano. La misura prevede la realizzazione di una nuova passerella, elemento giustificato, in quanto le alternative di attraversamento del Ticino distano a 5 km l'una dall'altra.

La realizzazione di questo percorso, con una nuova passerella, è un elemento assai importante per favorire la raggiungibilità e quindi la permeabilità del Parco del Piano di Magadino. In effetti, le possibilità attuali per varcare il Ticino nel cuore del Piano di Magadino sono rare e molto distanziate (due ponti distanti 5 km l'uno dall'altro).

Costi: 3.65 mio CHF (IVA inclusa)

5.3: Nuovo collegamento tra Cadepezzo e Cadenazzo, lungo la ferrovia

Realizzazione di un percorso ciclopedonale principalmente per gli spostamenti utilitari tra Cadepezzo/Quartino e Cadenazzo, lungo la ferrovia. Vi è la necessità di realizzare dei nuovi tratti di percorso.

Un tracciato "diretto" lungo la ferrovia permette di spostarsi rapidamente. Inoltre questo percorso permette di allacciarsi con l'agglomerato del Bellinzonese (PAB) tramite il percorso lungo i binari tra Cadenazzo e Giubiasco (-Bellinzona). La continuità tra i paesi dei due agglomerati è necessaria anche in termini di spostamenti rapidi, oltre a quelli più periferici o dedicati allo svago.

Costi: 1.1 mio CHF (IVA inclusa)

5.4: Messa in sicurezza attraversamento della strada Cantonale ai Grotti di Avegno

Realizzazione (a lungo termine) di un attraversamento sicuro per il traffico ciclabile presso i Grotti di Avegno. Si propone un intervento di tipo passaggio con isola salvavita per cicli e diverse demarcazioni orizzontali per migliorare la sicurezza.

Risolvendo la situazione pericolosa (potenziale) si permette di migliorare la sicurezza del percorso e di conseguenza anche la popolarità della tratta tra gli utenti attuali e futuri.

Costi: 0.6 mio CHF (IVA inclusa)

5.5: Nuovo collegamento a lago tra Porto Ronco e il Crodolo, a Ronco s/Ascona

Realizzazione di un percorso a lago (passeggiata), tra Porto Ronco e l'area di svago del Crodolo, per pedoni e cicli. Questo asse è destinato allo svago.

Migliorare la sicurezza e al contempo migliorare l'attrattiva del collegamento. Entrambi i vantaggi di questa misura sono perfettamente compatibili con lo scenario auspicato. L'opportunità risiede nell'incremento dell'attrattività di questo collegamento per lo svago, in favore della mobilità lenta.

Costi: 0.8 mio CHF (IVA inclusa)

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

Traffico lento	Parcheggi per cicli nell'agglomerato	TL 6
<p>Breve descrizione della misura</p>	<p>Per permettere uno sviluppo della mobilità ciclabile, bisogna creare delle infrastrutture adeguate. Il parcheggio fa parte delle infrastrutture importanti.</p> <p>Questo pacchetto propone delle misure con i luoghi più importanti che dovrebbero essere dotati di parcheggi per cicli (attrattori, fermate TP).</p> <p>In linea di massima si prevedono dei parcheggi il più possibile secondo una linea di arredo ben definita (p.es. stessa forma degli stalli, tettoia (se necessaria) uguale dappertutto, ecc.) per facilitare l'individuazione delle aree di parcheggio. La misura è prioritaria soprattutto nel polo dell'agglomerato.</p> <p>In determinati punti (spesso turistici) vi è già un'offerta di parcheggi per cicli (p.es. lido di Ascona, Piazza Grande a Locarno). In questi casi si tratta di migliorarne la qualità, la sicurezza e l'attrattività.</p> <p>L'idea è quella di concepire un vero e proprio concetto per parcheggi per cicli a scala comunale o d'agglomerato. Il fabbisogno è stimato e dev'essere concordato con i Comuni e altri partner (imprese di trasporto, privati, eventualmente con il Cantone). Idealmente si desidera concepire un vero e proprio concetto per parcheggi per cicli a scala comunale, intercomunale o d'agglomerato.</p> <p>Il pacchetto prevede le seguenti misure:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6.1: Parcheggi per cicli nei Comuni dell'area di pianura del polo dell'agglomerato (Ascona, Losone, Locarno, Muraltto, Minusio, Tenero, Gordola e presso Riazzino), compresi le fermate del TP (su gomma) principali, i debarcaderi e gli attrattori; → Priorità A • 6.2: Parcheggi per cicli nei Comuni della corona dell'agglomerato, compresi le fermate del TP (su gomma) principali, i debarcaderi e gli attrattori. → Priorità B 	
<p>Priorità (definita dall'agglomerato)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> A</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>
<p>Orizzonte di realizzazione</p>	<p>1° e 2° quadriennio</p>	
<p>Una combinazione di elementi particolarmente vantaggiosa per un'infrastruttura di parcheggi per cicli: archetti e tettoia. Questi elementi sono resistenti e permettono una protezione ideale delle biciclette. Inoltre, l'infrastruttura si inserisce bene nel paesaggio urbano.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="207 1713 422 1960"> </div> <div data-bbox="446 1713 813 1960"> </div> <div data-bbox="845 1713 1165 1960"> </div> <div data-bbox="1189 1713 1460 1960"> </div> </div> <p><i>Modello ed esempio del sistema di Bienne (fonte: USTRA)</i></p> <p><i>Due modelli di archetto (Losanna e Bienne) (fonte: USTRA)</i></p>		

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

<p>Opportunità</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Oltre alle fermate TP e alla stazione di Locarno-Muralto, è necessario prevedere delle infrastrutture per il parcheggio di cicli anche negli insediamenti; • dare la possibilità ai residenti e ai visitatori di parcheggiare in sicurezza e comodità le biciclette all'interno degli insediamenti, là dove la domanda è elevata; • offrire la possibilità di parcheggiare in sicurezza e comodità le biciclette all'interno degli insediamenti, là dove la domanda è elevata; • il parcheggio sicuro invita all'uso della bicicletta senza pensieri, grazie al limitato rischio di eventuali atti di vandalismo o di furto del veicolo. 			
<p>Benefici</p>	<p>I pacchetto di misure soddisfa i criteri di efficacia:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ CE1: miglioramento qualità dei sistemi di trasporto (TL, intermodalità) ▪ CE2: promozione sviluppo centripeto insediamenti e posti di lavoro (qualità degli spazi pubblici e del sistema di trasporto) ▪ CE3: aumento della sicurezza del traffico (sicurezza oggettiva, riduzione punti conflittuali) ▪ CE4: riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore) 			
<p>Fattibilità</p>	<p>La fattibilità è data. Il luogo esatto dell'installazione è da decidere con i Comuni.</p>			
<p>Costi</p>	<p>Il fabbisogno è stimato e dev'essere concordato con i Comuni e i partner. Per questo motivo non vengono riportati i costi.</p>			
<p>Dati quantitativi</p>	<p>Cfr. rilievo dei parcheggi per cicli nell'agglomerato (riassunto nel rapporto)</p>			
<p>Ente responsabile (per l'attuazione)</p>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	<input type="checkbox"/> Altro
<p>Ente finanziatore</p>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input type="checkbox"/> CIT	<input checked="" type="checkbox"/> Singoli comuni e altri

PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

6.1: Parcheggi per cicli nei Comuni dell'area di pianura del polo dell'agglomerato

In linea di massima si prevedono dei parcheggi il più possibile secondo una linea di arredo ben definita (p.es. stessa forma degli stalli, tettoia (se necessaria) uguale dappertutto, ecc.) per facilitare l'individuazione delle aree di parcheggio. La misura è prioritaria soprattutto nel cuore dell'agglomerato (asse Ascona – Losone – Locarno – Muralto – Minusio - Tenero - Gordola - Riazzino), ma può essere estesa anche a tutti i comuni dell'agglomerato. In determinati punti vi è già un'area di parcheggi per cicli (p.es. lido di Ascona, Piazza Grande a Locarno). In questi casi si tratta di migliorarne la qualità e l'attrattiva.

- LOCARNO

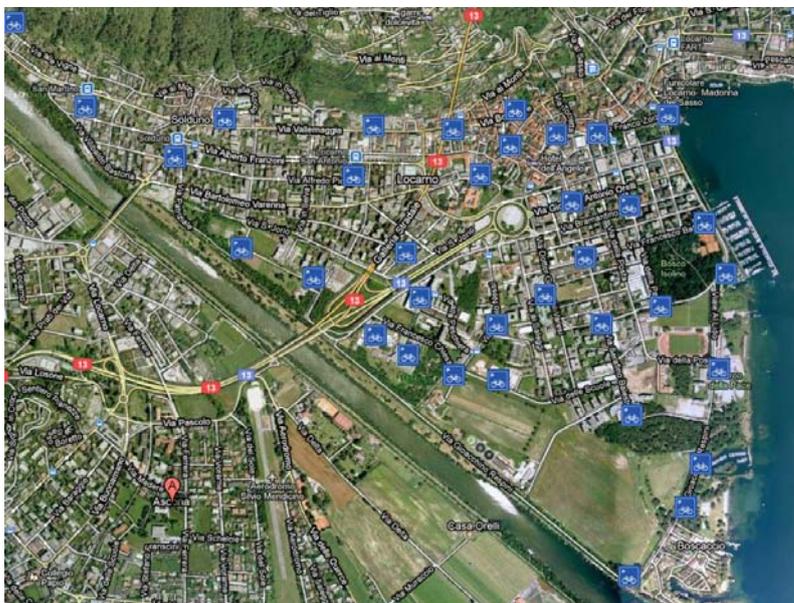
Un conteggio dettagliato dei parcheggi per cicli nell'agglomerato del Locarnese ha rilevato un totale di circa 990 unità nel Comune di Locarno (estate 2011), di qualità e tipologia eterogenea.

Per completare l'offerta in parcheggi per cicli si propone quanto segue:

PROPOSTA: circa 30 postazioni, con mediamente 20 posti per biciclette (variabile).

Locarno:

- Piazza Grande
- Via della Pace (bus terminal)
- Città Vecchia
- Ospedale La Carità
- Debarcadere
- Cinque Vie
- Piazza Castello / Casa del Cinema
- Quartiere Rusca (diverse postazioni)
- Centro Sacra Famiglia
- Uffici amministrazione
- Via alla Ramogna
- Solduno nucleo
- Solduno Posta
- Cimitero
- Scuole comunali e cantonali
- Stadio e altri centri sportivi
- Campeggio foce
- Palazzetto FEVI
- Porto regionale di Locarno
- Lido e Stadio
- Lanca degli Stomazzi
- Parco delle Camelie
- Bagno Pubblico
- Parco Robinson
- Ponte Brolla
- Centri acquisti



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

- ASCONA

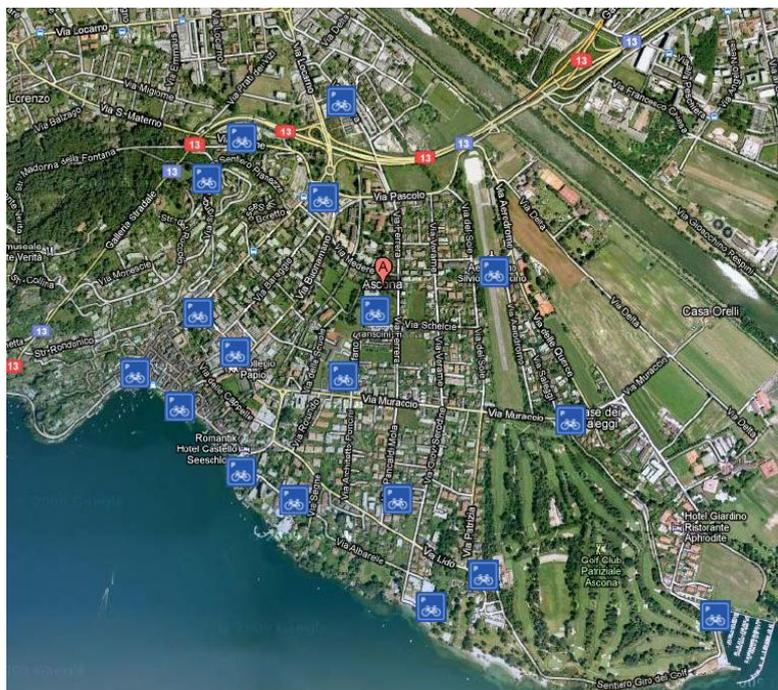
Un conteggio dettagliato dei parcheggi per cicli nell'agglomerato del Locarnese ha rilevato un totale di circa 270 unità nel Comune di Ascona (estate 2011), di qualità e tipologia eterogenea.

Per completare l'offerta in parcheggi per cicli si propone quanto segue:

PROPOSTA: circa 15 postazioni, con mediamente 10 posti per biciclette (variabile).

Ascona:

- Viale Papio / piazza Cagliani (bus linea 1 e vari servizi)
- Lungolago (Piazza G. Motta): debarcadere e angolo via Moscia
- Parcheggio via Albarelle
- Grande Lido
- Scuole comunali
- Museo Epper
- Cinema Otello
- Monte Verità
- Manor Delta e altri principali commerci (acquisti)
- Centro roller, pattinaggio e curling
- Golf
- Porto patriziale
- Centro sportivo comunale
- Ex aerodromo



- LOSONE

Un conteggio dei parcheggi per cicli nell'agglomerato del Locarnese ha rilevato un totale di circa 100 unità nel Comune di Losone (estate 2011), di qualità e tipologia eterogenea.

Per completare l'offerta in parcheggi per cicli si propone quanto segue:

PROPOSTA: circa 15 postazioni, con mediamente 10 posti per biciclette (variabile).

Losone:

- Municipio
- Ex caserma
- nuclei
- Centro Coop Ex Cattori
- Scuole comunali
- Scuole medie
- Golf
- Aree di svago (accesso alle golene dei fiumi Maggia e Melezza)
- Zandone
- Saleggi
- Campeggi
- Arcegno



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

- MURALTO

Un conteggio dettagliato dei parcheggi per cicli nell'agglomerato del Locarnese ha rilevato un totale di circa 200 unità nel Comune di Muralto (estate 2011), di qualità e tipologia eterogenea.

Per completare l'offerta in parcheggi per cicli si propone quanto segue:

PROPOSTA: circa 15 postazioni, con mediamente 20 posti per biciclette (variabile)

Muralto:

- Parco giochi Burbaglio
- Lungolago (viale Verbano)
- Municipio
- Scuole comunali
- Cinema Rialto
- via San Gottardo



- MINUSIO

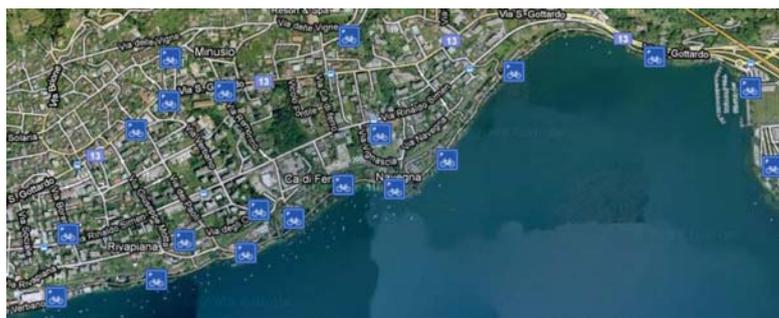
Un conteggio dettagliato dei parcheggi per cicli nell'agglomerato del Locarnese ha rilevato un totale di circa 125 unità nel Comune di Minusio (estate 2011), di qualità e tipologia eterogenea.

Per completare l'offerta in parcheggi per cicli si propone quanto segue:

PROPOSTA: circa 20 postazioni, con mediamente 20 posti per biciclette (variabile)

Minusio:

- Via San Gottardo (diversi punti)
- Centro acquisti
- Scuole comunali
- Scuole medie (Vignascia)
- Elisarion
- San Quirico/Rivapiana
- Lungo la riva del lago (diversi punti)
- Porto di Mappo
- Campeggi
- Casa anziani



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

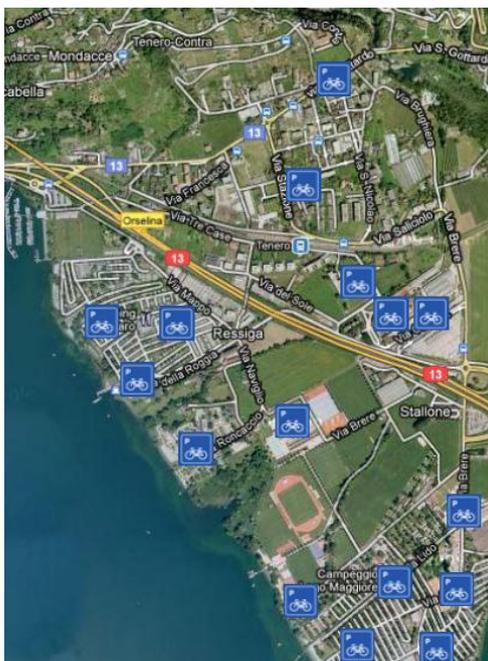
- TENERO-CONTRA

Un conteggio dettagliato dei parcheggi per cicli nell'agglomerato del Locarnese ha rilevato un totale di circa 100 unità a Tenero, nel Comune di Tenero-Contra (estate 2011), di qualità e tipologia eterogenea. Per completare l'offerta in parcheggi per cicli si propone quanto segue:

PROPOSTA: circa 15 postazioni, con mediamente 20 posti per biciclette (variabile)

Tenero:

- Municipio
- CST (complementi)
- Scuole
- Lido
- Campeggi
- Porta Est
- Debarcadere



- GORDOLA

Un conteggio dettagliato dei parcheggi per cicli nell'agglomerato del Locarnese ha rilevato un totale di circa 80 unità a Tenero nel Comune di Gordola (estate 2011), di qualità e tipologia eterogenea. Per completare l'offerta in parcheggi per cicli si propone quanto segue:

PROPOSTA: circa 8 postazioni, con mediamente 20 posti per biciclette (variabile)

Gordola:

- Municipio
- lungo via San Gottardo
- Centro formazione SSIC
- zona di attività
- Scuole
- Via Tratto di Cima
- Parco Avventura



PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

- RIAZZINO (Comuni di Lavertezzo e Locarno)

Un conteggio dettagliato dei parcheggi per cicli nell'agglomerato del Locarnese ha rilevato un totale di circa 25 unità a Riazzino (parte Comune di Lavertezzo) (estate 2011), di qualità e tipologia eterogenea.

Il fabbisogno dev'essere concordato con i Comuni e i partner, anche in funzione dei progetti di sviluppo di Riazzino.

6.2: Parcheggi per cicli nei Comuni della corona dell'agglomerato

In linea di massima si prevedono dei parcheggi il più possibile secondo una linea di arredo ben definita (p. es. stessa forma degli stalli, tettoia (se necessaria) uguale dappertutto, ecc.) per facilitare l'individuazione delle aree di parcheggio. La misura è prioritaria soprattutto nel cuore dell'agglomerato (asse Ascona – Losone – Locarno – Muralto – Minusio - Tenero - Gordola - Riazzino), ma può essere estesa anche a tutti i Comuni dell'agglomerato. In determinati punti (p. es. presso gli attrattori) vi sono già delle aree di parcheggio per cicli. In questi casi si tratta di migliorarne la qualità e l'attrattiva.

Un conteggio dettagliato dei parcheggi per cicli nell'agglomerato del Locarnese ha rilevato un totale di circa 990 unità nei Comuni della corona dell'agglomerato (estate 2011), di qualità e tipologia eterogenea.

Un conteggio dettagliato dei parcheggi per cicli nell'agglomerato del Locarnese (estate 2011) ha dato i seguenti risultati (cifre arrotondate):

- Cugnasco-Gerra	50 parcheggi
- Gambarogno (paesi litoranei)	165
- Tegna	5
- Verscio	10
- Cavigliano	5
- Centovalli (Intragna, Golino)	0
- Avegno-Gordevio	15
- Maggia	30
- Ronco s/Ascona	0
- Brissago	0

Per completare l'offerta in parcheggi per cicli si propone di realizzare dei parcheggi (o di aumentare il loro numero) in tutti i paesi sopracitati, con l'aggiunta di alcune postazioni strategiche nel Parco del Piano di Magadino.

N.B. il fabbisogno dev'essere concordato con i Comuni e i partner

Comuni

- Cugnasco-Gerra
- Gambarogno (paesi litoranei)
- Tegna
- Verscio
- Cavigliano
- Centovalli (Intragna, Golino)
- Avegno-Gordevio
- Maggia
- Ronco s/Ascona
- Brissago

Parco del Piano di Magadino

- diversi punti strategici

