SCHEDE MISURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO (TP)

Riorganizzazione nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno-Muralto		Codice ARE:	Codice PA: TP CmP 1.B
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa CmP 1.B (PALoc 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Comuni		
Altri Enti coinvolti FFS, Imprese di trasp		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Locarno, Muralto	0

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione della misura

Descrizione

Grazie all'apertura delle gallerie di base del S. Gottardo e del Monte Ceneri, la stazione FFS/FART di Locarno-Muralto diventerà il terminale Alptransit del Locarnese e la porta d'ingresso all'agglomerato per chi vi giunge in treno. In questo contesto strategico si inserisce il progetto di valenza regionale di riorganizzazione della stazione FFS/FART.

Riconoscendo tale opportunità strategica, già il PALoc 2 ha postulato la riorganizzazione dell'intero comparto, segnatamente del nodo intermodale, quale obiettivo prioritario per favorire l'interconnessione dei vari vettori di mobilità e conferire qualità e funzionalità a questa porzione centrale dell'agglomerato.

Tale esercizio prevedeva due fasi d'intervento:

- la prima tappa (misura CmP1.A_PALoc 2) comprendente la realizzazione di:
 - un sottopasso pedonale tra la stazione FFS ed il lungolago
 - un collegamento pedonale verticale da/per la terrazza della Chiesa di S. Vittore
 - posteggi coperti per biciclette e due ruote motorizzate
 - un autosilo interrato con funzione di P+R e di posteggio di appoggio (misura non cofinanziabile)
- la seconda tappa (misura CmP1.B_PALoc 2) è volta a:
 - riorganizzare il nodo intermodale (terminale bus, taxi, K+R, B+R, Velostation)
 - prolungare il sottopasso pedonale verso la stazione FART e l'autosilo (P+R e parcheggio di appoggio al servizio di tutto il comparto)
 - garantire il riassetto e la moderazione della strada cantonale antistante alla stazione

La Confederazione ha approvato il credito-quadro 2015-2018 per la realizzazione delle misure PALoc 2 di lista A e pertanto pure della prima tappa della riorganizzazione del nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno-Muralto. Nell'ambito del Programma di agglomerato di 3° generazione (PALoc 3), si intende inserire la seconda tappa delle misure in lista A, qualora ne siano dati gli elementi tecnici ed economici necessari.

Per questo importante esercizio, le FFS, supportate dal Cantone e dal Comune di Muralto hanno indetto un mandato di studio parallelo (MSP), finalizzato a sviluppare concretamente le misure necessarie per garantire il buon funzionamento del nodo dei trasporti pubblici regionali e la valorizzazione dell'intero comparto della stazione.

La parte infrastrutturale rilevante prevede:

- riorganizzazione del terminale bus, taxi, B+R, 2 ruote motorizzate e K+R
- prolungamento del sottopasso pedonale verso la stazione FART e autosilo
- riassetto e riqualifica della strada cantonale e dello spazio pubblico antistante alla stazione
- rafforzamento dei collegamenti pedonali-ciclabili da/per il nodo d'interscambio

Opportunità per l'agglomerato

Questo intervento risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della qualità d'interscambio tra i vari vettori di trasporto pubblico e favorisce la mobilità lenta; in particolare, la misura favorisce:

- le condizioni di accessibilità e viabilità all'interno del comparto come pure l'interscambio TP/TP, TL/TP e TP/TIM, a vantaggio della riduzione del traffico motorizzato e di migliore mobilità per la popolazione

- Misure *Trasporti pubblici: reti e nodi*
- 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 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 formazione di nuovi percorsi pedonali a livello e sotterranei
- la realizzazione di una struttura di parcheggio per il comparto
- l'edificazione di strutture abitative, amministrative, commerciali in stretta simbiosi con la stazione e le aree insediative circostanti

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento della qualità di servizio e dell'attrattività TP in conformità con il concetto di nuova offerta sviluppato nell'ambito del PALoc 2 e rielaborato del PALoc 3 (incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio all'interno dell'agglomerato). Nello specifico, questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- 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 con i vettori di trasporto pubblico e soddisfare le necessità del comparto)
- 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
- aumento della sicurezza (moderazione, separazione spaziale, riduzione velocità)
- riqualifica urbanistica del guartiere e miglioramento condizioni ambientali (emissioni CO2, rumore)

Fattibilità

In attesa dell'esito del Mandato di studio parallelo (MSP) commissionato da FFS, con il supporto di Cantone e Comune di Muralto.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Potenziamento ferrovia Locarno-Camedo		Codice ARE:	Codice PA: TP 3.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2 Ripresa TP 3 (PALoc 2)			
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Comuni	l codimentos.	
Altri Enti coinvolti	FART	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	> 2026	Locarno, Terre di Pedemonte,	
Priorità	С	Centovalli	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione della misura

Descrizione

Potenziamento della linea ferroviaria tra Locarno e Camedo Cadenzamento tratta Locarno - Intragna di 30 minuti su tutto l'arco della giornata

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità B. Sebbene si tratti di una misura molto importante ai fini dello sviluppo del trasporto pubblico, nel PALoc 3 tale misura è posta in priorità C, in quanto è cambiata la fonte di finanziamento ed il relativo orizzonte temporale (**PROSIFF 2030**).

Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) la gestione della linea ferroviaria Locarno-Camedo-Domodossola (asse forte tra la stazione FFS di Locarno-Muralto, la Città di Locarno e le Terre di Pedemonte) è rivista e potenziata (cadenza 30' anziché 60'), migliorando di fatto l'offerta attuale ed garantendo un attestamento ottimale alla stazione FFS di Locarno (coincidenze ottimali con le altre linee urbane su gomma e la ferrovia regionale TILO).

Tale misura conferisce alla "Centovallina" il ruolo di spina dorsale del TP nella catena di trasporto pubblico dell'agglomerato, asse forte per gli spostamenti utilitari a cui si agganciano le altre linee urbane di trasporto pubblico su gomma e la ferrovia TILO la quale, con l'apertura della galleria di base del Ceneri di AlpTransit, offrirà un servizio potenziato con un treno ogni 30 minuti (cadenza alternata Locarno-Bellinzona e Locarno-Lugano).

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento della qualità di servizio e dell'attrattività TP in conformità con il concetto di nuova offerta sviluppato nell'ambito del PALoc 2 e rielaborato del PALoc 3 (incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio all'interno dell'agglomerato).

Fattibilità

Il potenziamento dell'offerta ferroviaria necessita di investimenti nell'infrastruttura che sono stati inseriti nella pianificazione PROSSIF 2030 della regione di pianificazione Ticino. Le decisioni vincolanti da parte della Confederazione sono previste per il 2019. La tempistica per la realizzazione del potenziamento dell'offerta regionale Locarno-Intragna (cadenza 30' anziché 60') segue dunque le scadenze previste da PROSSIF (entro il 2030). In attesa dell'esito della verifica di plausibilità.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Potenziamento linee bus regionali Linea 315 Locarno-Cavergno		Codice ARE:	Codice PA: TP 3.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa TP 3 (PALoc 2)		
Interesse misura	Regionale	7	
Ente responsabile	Cantone, Comuni	Localizzazione:	
Altri Enti coinvolti	Imprese di trasporto	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Locarno, Avegno-Gordevio,	
Priorità	A	Maggia	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Potenziamento della linea regionale 315 della Vallemaggia Locarno - Cavergno Cadenzamento di 30 minuti limitatamente alla tratta Locarno - Ponte Brolla - Maggia

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità B. Nel PALoc 3 la misura è posta in priorità A.

Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico su gomma tra la stazione FFS di Locarno-Muralto e la Vallemaggia, è rivista e potenziata (cadenza 30' anziché 60', limitatamente alla tratta Locarno - Maggia); questa scelta permette di migliorare l'offerta attuale e l'attrattività della linea bus anche per gli spostamenti utilitari.

La linea con attestamento alla stazione FFS di Locarno offre coincidenze ottimali con le altre linee urbane e la ferrovia regionale TILO la quale, con l'apertura della galleria di base del Ceneri di AlpTransit, offrirà un servizio potenziato, con un treno ogni 30 minuti (cadenza alternata Locarno-Bellinzona e Locarno-Lugano).

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento della qualità di servizio e dell'attrattività TP in conformità con il concetto di nuova offerta sviluppato nell'ambito del PALoc 2 e rielaborato del PALoc 3 (incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio all'interno dell'agglomerato).

Fattibilità

La linea bus 315 (Vallemaggia) ha il potenziale per il passaggio da 60' a 30'; la verifica di plausibilità deve tuttavia confermare se limitare il potenziamento alla tratta Locarno-Ponte Brolla-Maggia e solo nella stagione estiva.

In attesa esito verifica di plausibilità.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

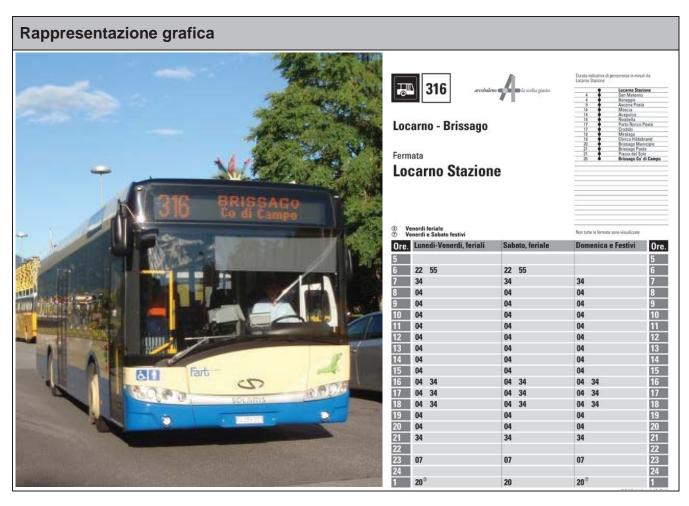
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione

Realizzazione

Potenziamento linee bus regionali Linea 316 Locarno-Brissago		Codice ARE:	Codice PA: TP 3.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa TP 3 (PALoc 2)		
Interesse misura	Regionale	7	
Ente responsabile	Cantone, Comuni		
Altri Enti coinvolti	Imprese di trasporto	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Locarno, Ascona,	
Priorità	A	Ronco sopra Ascona e Brissago	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Descrizione della misura

Potenziamento della linea regionale 316 Locarno - Brissago, con cadenzamento di 30 minuti. Modifica del tracciato rispetto allo stato attuale, con transito via nuova passerella parallela al ponte A13, anziché via Solduno, e servizio al quartiere FEVI, in sostituzione della linea 311.

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità B. Nel PALoc 3 la misura è posta in priorità A.

Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico su gomma tra la stazione FFS di Locarno-Muralto e Brissago, è rivista e potenziata (cadenza 30' anziché 60' tutto il giorno, con modifica del tracciato tra Locarno ed Ascona); questa scelta permette di migliorare l'offerta attuale e l'attrattività della linea bus anche per gli spostamenti utilitari.

La linea con attestamento alla stazione FFS di Locarno offre coincidenze ottimali con le altre linee urbane e la ferrovia regionale TILO la quale, con l'apertura della galleria di base del Ceneri di AlpTransit, offrirà un servizio potenziato, con un treno ogni 30 minuti (cadenza alternata Locarno-Bellinzona e Locarno-Lugano).

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento della qualità di servizio e dell'attrattività TP in conformità con il concetto di nuova offerta sviluppato nell'ambito del PALoc 2 e rielaborato del PALoc 3 (incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio all'interno dell'agglomerato).

Fattibilità

Allo stato attuale, la linea bus 316 (Locarno-Brissago) ha un potenziale limitato per il passaggio da 60' a 30', poiché basato unicamente sulla domanda per Brissago e Porto Ronco. La verifica di plausibilità ed opportunità deve tener conto anche dei flussi transfrontalieri (frontalieri e turisti) e delle possibilità di miglioramento dell'offerta a cavallo del confine (offerta combinata tra linea FART 316 e linea italiana VCO 3 Brissago-Cannobio-Verbania-Pallanza con relativo interscambio a Brissago); solo con tali premesse è realistico ipotizzare un potenziamento dell'offerta della linea 316.

In attesa esito verifica di plausibilità.

Azzonamenti necessari

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Potenziamento linee bus regionali Linea 311 Locarno-Bellinzona		Codice ARE:	Codice PA: TP 3.4
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA 3		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Comuni	Localizzazione:	
Altri Enti coinvolti	Imprese trasporto pubblico	Locarno, Muralto, Minusio,	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Tenero, Gordola, Riazzino,	
Priorità	A	Cugnasco	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione della misura

Descrizione

Potenziamento dell'attuale linea regionale 311 Bellinzona - Cugnasco - Locarno FEVI

Cadenzamento di 30 minuti su tutto l'arco della giornata

Il percorso della linea viene modificato come segue:

Bellinzona - Cugnasco - Riazzino - Gordola - Tenero - Locarno FFS / Via della Pace (nuovo capolinea in priorità A, 2019-2022; in seguito il probabile attestamento sarà spostato a Riazzino FFS).

Misura coordinata con il PAB 3.

Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e rielaborato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico su gomma tra la stazione FFS di Locarno-Muralto, la Città di Locarno e la porzione Ovest dell'agglomerato (Ascona, Losone, Brissago) sarà rivista e potenziata, garantendo una buona offerta lungo gli assi forti Locarno FFS-FEVI-Ascona-Losone e Locarno FFS-Solduno-Losone (cadenzamento di 15 minuti).

La linea regionale 311 Bellinzona-Locarno può dunque essere attestata a Locarno centro (stazione FFS/Via della Pace). Il cadenzamento e le coincidenze con le altre linee urbane e con la ferrovia regionale TILO saranno migliorati.

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento della qualità di servizio TP in conformità con il concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PAB 2/PALoc 2 e rielaborato del PALoc 3 (incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio lungo l'asse di sponda destra del Piano di Magadino)

Fattibilità

In attesa dell'esito della verifica di plausibilità cadenza 60 minuti > 30 minuti da parte del DT Approfondimento in corso per armonizzazione con misure PALoc 3

Azzonamenti necessari

-.-

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

-.-

Situazione nel Piano direttore cantonale

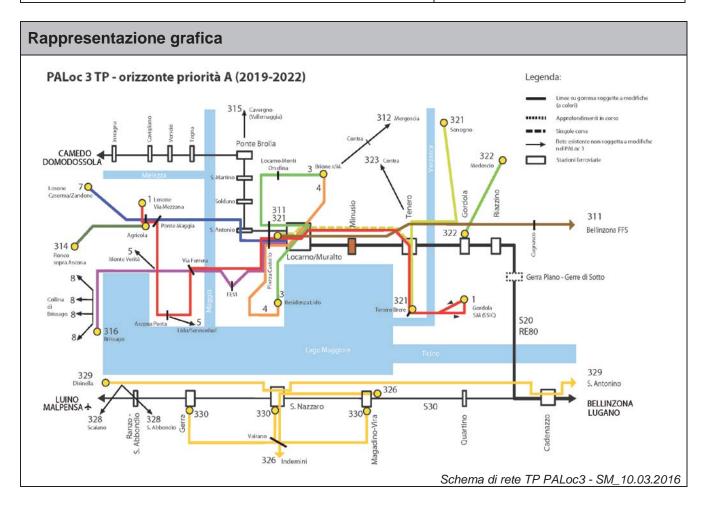
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Potenziamento dell'offerta TP su gomma prolungo linea 1 verso Losone e Gordola (lista A)		Codice ARE:	Codice PA: TP 4.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 4.2		
Rapporto con PA 2	Ripresa TP 1 (PALoc 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Comuni		
Altri Enti coinvolti	Imprese di trasporto	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Losone, Gordola	a

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Potenziamento dell'offerta TP su gomma verso Losone e il centro professionale/scolastico SSIC, scuola media e zona industriale/artigianale di Gordola tramite il prolungo della linea urbana 1 Ascona-Tenero, per l'orizzonte di apertura della Galleria di base Alptransit del Ceneri (2020).

La misura è stata presentata parzialmente nel PALoc 2, con priorità A. Nel PALoc3 la misura è ripresa in priorità A, e completata a seguito del nuovo concetto di offerta e armonizzazione del TP del Locarnese.

Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico su gomma dell'intero agglomerato è rivista e potenziata garantendo una buona offerta lungo gli assi forti.

Nello specifico, il potenziamento della linea 1 Ascona-Tenero prevede una cadenza di 15' e la modifica del tracciato tra Locarno ed Ascona con passaggio a lato del nuovo ponte sul fiume Maggia. Questa scelta permette di migliorare l'offerta attuale ed offre l'opportunità per prolungare il servizio:

- sia lato Ovest: verso Losone > Ponte Maggia, Agricola, Via Mezzana (in sostituzione della proposta PALoc 2 di linea tangenziale 5 Ascona-Losone)
- sia lato Est: verso Gordola > anello zona industriale-centro SSIC/Scuola media (come già auspicato dal PALoc 2)

Il prolungamento della linea 1 verso i nuovi attestamenti a Losone e Gordola permette di incrementare il bacino di utenza, e di conseguenza l'intermodalità, offrendo coincidenze ottimali con le altre linee urbane, regionali e con la ferrovia regionale TILO la quale, con l'apertura della galleria di base del Ceneri di AlpTransit, offrirà un servizio potenziato, con un treno ogni 30 minuti (cadenza alternata Locarno-Bellinzona e Locarno-Lugano).

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento della qualità di servizio e dell'attrattività TP in conformità con il concetto di nuova offerta sviluppato nell'ambito del PALoc 2 e rielaborato del PALoc 3 (incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio all'interno dell'agglomerato).

Fattibilità

È confermato il nuovo tracciato della linea bus 1 (Ascona-Tenero) lungo il segmento Ascona-Locarno, con netto miglioramento del tempo di percorrenza.

La conferma del prolungamento della linea verso Losone e Gordola necessita tuttavia di una verifica tecnica di plausibilità in relazione alla viabilità dei veicoli lungo l'anello della zona industriale di Gordola (SSIC) e alla fattibilità tecnica dell'attestamento all'intersezione Via Mezzana-Via Trisnera a Losone.

In attesa esito studio preliminare per prolungamento verso Gordola SSIC. In attesa esito studio preliminare per attestamento Via Mezzana.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

• • •

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Trasporti pubblici: reti e nodi*

Situazione nel Piano direttore cantonale	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti		

dell'offerta TP s	Misure infrastrutturali per potenziamento dell'offerta TP su gomma prolungo linea 1 verso Losone e Gordola		Codice PA: TP 4.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 4.1		
Rapporto con PA 2	Ripresa TP 1 (PALoc 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Comuni		
Altri Enti coinvolti Imprese di trasporto		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Losone, Gordola	а

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione della misura

Descrizione

Interventi infrastrutturali necessari per garantire il potenziamento dell'offerta TP su gomma verso Losone e il centro professionale/scolastico SSIC di Gordola tramite il prolungo della linea urbana 1 Ascona-Tenero, per l'orizzonte di apertura della Galleria di base Alptransit del Ceneri (2020).

In particolare si prevedono le seguenti misure:

- sistemazione nuova fermata bus con possibilità di attestamento (capolinea) e conseguente adeguamento infrastrutturale dell'intersezione Via Mezzana/Via Trisnera a Losone
- sistemazione nuova fermata bus in transito su Via Mezzana, Centro Luxor a Losone
- sistemazione nuova fermata bus con possibilità di attestamento (capolinea) su Via Brere a Gordola (in prossimità della scuola media)

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità A. Nel PALoc 3 la misura è ripresa in priorità A.

Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico su gomma dell'intero agglomerato è rivista e potenziata garantendo una buona offerta lungo gli assi forti. Nello specifico, il potenziamento della linea 1 Ascona-Tenero prevede il prolungamento del servizio (misura TP 2.1 Paloc 3):

- sia lato Ovest: verso Losone > Ponte Maggia, Agricola, Via Mezzana
- sia lato Est: verso Gordola > anello zona industriale -centro SSIC

la sistemazione e l'adeguamento infrastrutturale delle nuove fermate bus, ed in particolare dei due capilinea a Losone (Via Mezzana) e Gordola (SSIC) permettono di garantire il prolungamento del servizio e di conseguenza di incrementare il bacino di utenza.

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza del TP in conformità con il concetto di nuova offerta sviluppato nell'ambito del PALoc 2 e rielaborato nel PALoc 3 (incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio all'interno dell'agglomerato).

Fattibilità

In attesa esito studio preliminare per attestamento Via Mezzana.

In attesa esito studio preliminare per attestamento a Gordola - anello zona industriale.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

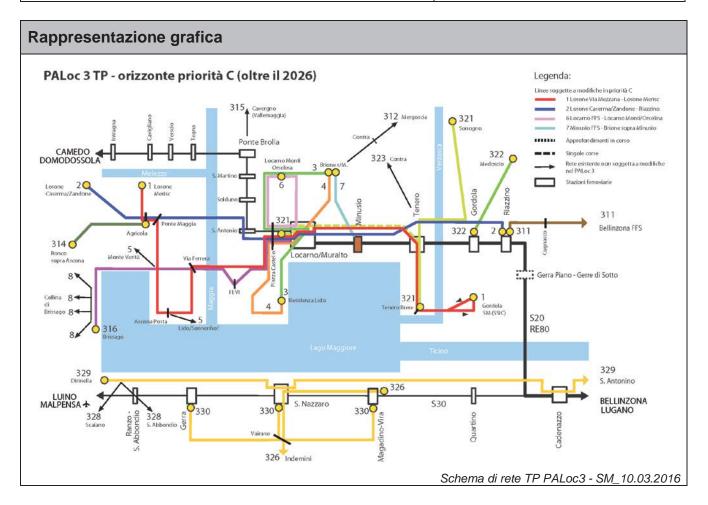
Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Trasporti pubblici: reti e nodi*

Scadenzario (orizzonte di realizzazione) Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti		

Potenziamento dell'offerta TP su gomma prolungo linea 1 verso Losone (lista C)		Codice ARE:	Codice PA: TP 4.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA3		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Comuni		
Altri Enti coinvolti	nti coinvolti Imprese di trasporto Localizzazione:		
Orizzonte di realizzazione	> 2026		
Priorità	С	Losone	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Potenziamento dell'offerta TP su gomma verso il quartiere residenziale delle campagne di Losone (zona Meriggio) tramite il prolungo della linea urbana 1 Ascona-Tenero, dopo l'orizzonte di apertura della Galleria di base Alptransit del Ceneri (> 2026).

Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico su gomma dell'intero agglomerato è rivista e potenziata garantendo una buona offerta lungo gli assi forti.

Nello specifico, il potenziamento della linea 1 Ascona-Tenero prevede una cadenza di 15', anziché 30,' e la modifica del tracciato tra Locarno ed Ascona con passaggio a lato del nuovo ponte sul fiume Maggia. Questa scelta permette di migliorare l'offerta attuale ed offre l'opportunità per prolungare il servizio entro l'orizzonte temporale 2020 (apertura galleria di base Alptransit Ceneri) sia lato Ovest (verso Losone > Via Mezzana), sia lato Est (verso Gordola > centro SSIC).

L'ulteriore prolungamento della linea 1 all'interno del quartiere residenziale delle campagne di Losone permette di incrementare ulteriormente il bacino di utenza (attraversamento di due importanti comparti a carattere residenziale, fortemente urbanizzati), offrendo coincidenze ottimali con le altre linee urbane, regionali e con la ferrovia alla stazione FFS di Locarno.

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento della qualità di servizio e dell'attrattività TP in conformità con il concetto di nuova offerta sviluppato nell'ambito del PALoc 2 e rielaborato nel PALoc 3 (incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio all'interno dell'agglomerato).

Fattibilità

La conferma del prolungamento ulteriore della linea 1 verso il quartiere residenziale delle campagne di Losone necessita tuttavia di una verifica di plausibilità in relazione alla percorrenza dei veicoli TP lungo la rete viaria locale e alla fattibilità tecnica dell'attestamento a Losone.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

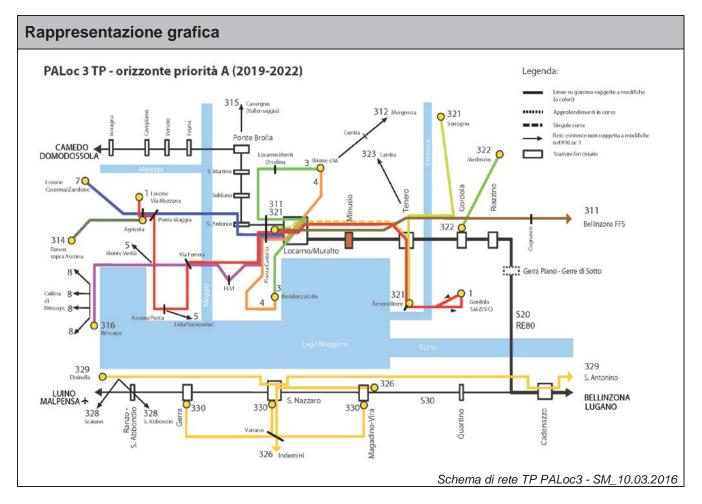
Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Nuova linea bus urbana circolare Linee diametrali 3 e 4 collina-città (Brione s. Minusio - stazione FFS - Lido)		Codice ARE:	Codice PA: TP 5.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA3		
Interesse misura	Regionale	7	
Ente responsabile	Cantone, Comuni		
Altri Enti coinvolti	Imprese di trasporto	trasporto Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Locarno, Muralto, Orselina,	
Priorità	A	Brione s. Minusio	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione della misura

Descrizione

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico sarà rivista e potenziata.

Nell'ambito di tale riorganizzazione diametrale è individuata e confermata la fattibilità di un nuovo servizio circolare urbano, di collegamento trasversale tra la collina (Locarno Monti, Orselina, Brione s. Minusio) e i quartieri della città (Piazza castello, Lido, centro balneare) e le principali aree di svago, con transito dalla stazione FFS. Questa misura si concretizza grazie a nuove linee:

- Linea 3 Brione-Orselina-Locarno Monti-Pza. Castello-Via Pace-stazione-Lungolago-Residenza Lido
- Linea 4 Brione-stazione FFS- Piazza Castello-Via Balestra-Residenza Lido

Il servizio circolare è garantito dall'attestamento di entrambe le linee a Brione s. Minusio, rispettivamente alla Residenza Lido. La cadenza pianificata è di 30 minuti.

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

Opportunità per l'agglomerato

Le due nuove linee 3 e 4 tra collina e aree di svago, con passaggio trasversale dal Centro Città e dalla stazione FFS, garantiscono una buona offerta all'interno del centro dell'agglomerato e offrono nuove opportunità per coincidenze ottimali con le altre linee urbane, con le linee regionali e la ferrovia TILO, la quale, con l'apertura della galleria di base del Ceneri di AlpTransit, offrirà un servizio potenziato, con un treno ogni 30 minuti (cadenza alternata Locarno-Bellinzona e Locarno-Lugano).

Benefici per l'agglomerato

La misura favorisce il miglioramento della qualità di servizio TP in conformità con il concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 3 (estensione dell'offerta, incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio all'interno dell'agglomerato).

Fattibilità

Studio di plausibilità commissionato da DT a disposizione. La fattibilità è data.

Azzonamenti necessari

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Situazione nel Piano direttore cantonale

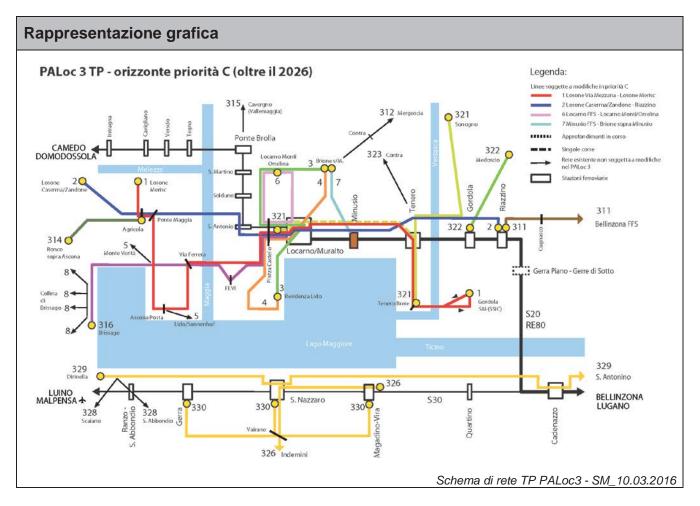
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Nuova linea bus 6 Linea circolare collina-città (Orselina - Locarno Monti - stazione FFS)		Codice ARE:	Codice PA: TP 5.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA3		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Comuni		
Altri Enti coinvolti	Imprese di trasporto	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	> 2026		
Priorità	С	Locarno, Muralto	o, Orselina

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione della misura

Descrizione

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico sarà rivista e potenziata.

Nell'ambito di tale riorganizzazione è individuata e confermata la fattibilità di un nuovo servizio circolare urbano, di collegamento trasversale tra la collina e i quartieri del centro della città, con transito dalla stazione FFS. Questa misura si concretizza grazie alla nuova linea circolare:

- Linea 6 Orselina-Locarno Monti-Piazza Castello-Via della Pace-stazione FFS (capolinea)-Orselina

La messa in esercizio è pianificata per l'orizzonte temporale >2026, in funzione dello sviluppo della domanda TP dopo l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri.

Opportunità per l'agglomerato

La nuova linea circolare 6 collina-città, con passaggio dalla stazione FFS, garantisce una buona offerta all'interno del centro dell'agglomerato e offre nuove opportunità per buone coincidenze con le altre linee urbane.

Benefici per l'agglomerato

La misura favorisce il miglioramento della qualità di servizio TP in conformità con il concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 3 (estensione dell'offerta, incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio all'interno dell'agglomerato).

Fattibilità

Studio di plausibilità commissionato da DT a disposizione. La fattibilità è data.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

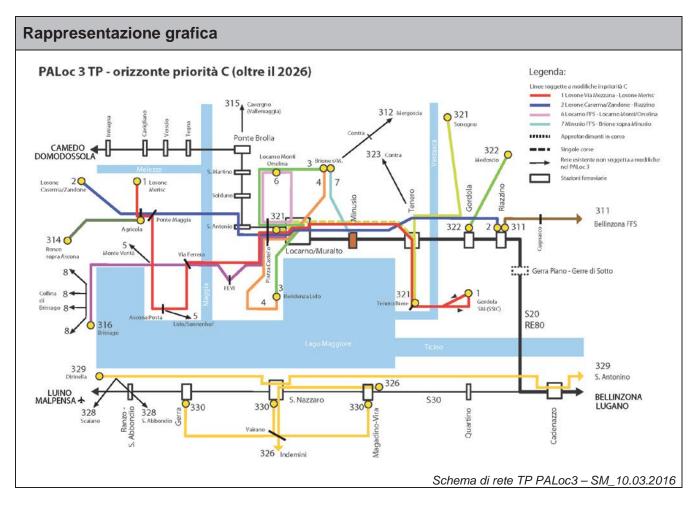
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione

Realizzazione

Nuova linea bus 7 collina-Minusio (Brione s. Minusio - Minusio TILO)		Codice ARE:	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA3		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Comuni		
Altri Enti coinvolti	Imprese di trasporto	Localizazione:	
Orizzonte di realizzazione	> 2026		
Priorità	С	Brione s. Minusio - Minusio	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e armonizzato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico sarà rivista e potenziata. Tra le misure già previste, e pianificate per l'orizzonte apertura della galleria Alptransit Ceneri (2020), figura pure il potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO, con possibilità di creare una nuova fermata TILO in località Minusio Rivapiana, al servizio dei quartieri residenziali (misura TP 2).

Nell'ambito di tale riorganizzazione è individuata e in fase di verifica la fattibilità di un nuovo collegamento bus su gomma, trasversale tra la collina (Brione s. Minusio) e la futura fermata TILO di Minusio. Questa misura si concretizza grazie alla nuova linea:

- Linea 7 Brione s. Minusio- Minusio Posta-Via Verbano-stazione TILO

La messa in esercizio è oggetto di approfondimento e sarà pianificata per l'orizzonte temporale >2026.

Opportunità per l'agglomerato

La nuova linea 7, con capolinea alla fermata TILO di Minusio Rivapiana, garantisce una buona offerta tra i quartieri residenziali della collina ed il centro dell'agglomerato e offre nuove opportunità per coincidenze ottimali con le altre linee urbane, con le linee regionali e la ferrovia TILO, la quale, con l'apertura della galleria di base del Ceneri di AlpTransit, offrirà un servizio potenziato, con un treno ogni 30 minuti (cadenza alternata Locarno-Bellinzona e Locarno-Lugano).

Benefici per l'agglomerato

La misura favorisce il miglioramento della qualità di servizio TP in conformità con il concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 3 (estensione dell'offerta, incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio all'interno dell'agglomerato).

Fattibilità

In attesa esito eventuale studio di plausibilità. Da rilevare la presenza di difficoltà infrastrutturali e di manovrabilità dei veicoli.

Azzonamenti necessari

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP: miglioramento informazione e standard delle fermate TP (lista A)		Codice ARE:	Codice PA: TP 8.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA3	Localizzazione:	
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Comuni	Accord Locard	
Altri Enti coinvolti	Imprese di trasporto	Ascona, Losone, Locarno, Muralto, Minusio, Tenero, Gordola	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	(fermate linee u	rbane 1 e 7)

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione della misura

Descrizione

La misura è già implementata o in fase di progettazione presso alcune delle principali fermate delle linee urbane 1 e 7. Per l'orizzonte PALoc3, nell'ambito della riorganizzazione e del potenziamento del servizio si prevede di intervenire alle seguenti fermate, non ancora oggetto di pianificazione:

- Losone, Via Mezzana
- Losone, Agricola
- Locarno, Piazza Castello
- Locarno, Via della Pace
- Muralto, Palazzo Congressi
- Minusio, Piazza
- Minusio, Crocifisso
- Tenero, Stazione
- Tenero, Centro commerciale
- Tenero Stella d'Oro
- Gordola, SSIC
- Gordola, SM

La misura comprende i seguenti interventi:

- miglioramento dell'informazione in tutte le fermate (creazione di paline informative comprendenti indicazione delle linee che transitano, cartina rete, orari, altre informazioni)
- applicazione di uno standard di sicurezza e di accessibilità per le fermate urbane di trasporto pubblico su gomma ai sensi della Legge fed. sui disabili che richiede un adeguamento sistematico entro il 2023
- adequamento strutturale delle fermate bus con immagine unitaria e riconoscibile

Opportunità per l'agglomerato

In sintonia con il concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 3, è necessario un miglioramento dell'informazione e dello standard delle fermate bus. Tale intervento valorizza sensibilmente il previsto incremento del livello di potenziamento del servizio TP e permette di conferire uno standard di qualità adeguato e conforme alle nuove direttive.

Benefici per l'agglomerato

I benefici principali dell'intervento sono:

- il miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza del TP
- il miglioramento dell'informazione
- il miglioramento dell'immagine del TP

Fattibilità

Misura già in parte attivata presso alcune fermate bus; approfondimento in corso per definire fermate prioritarie e tipologia interventi

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Trasporti pubblici: reti e nodi*

Azzonamenti necessari
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)
Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

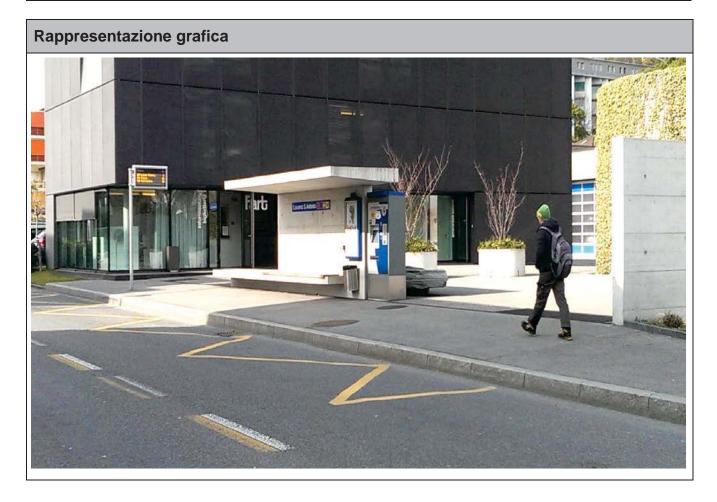
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti

Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP: miglioramento informazione e standard delle fermate TP (lista B)		Codice ARE:	Codice PA: TP 8.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure		Localizzazione:	
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA3		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile Cantone, Comuni		Locarno	
Altri Enti coinvolti	Imprese di trasporto	Ascona, Losone, Locarno, Muralto, Minusio, Tenero, Gordola, Brione s./M., Orselina (tutte le fermate linee urbane)	
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	В		

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione della misura

Descrizione

La misura è già implementata o in fase di progettazione presso alcune delle principali fermate delle linee urbane 1 e 7. Per l'orizzonte PALoc3 lista A (2019-2022), nell'ambito della riorganizzazione e del potenziamento del servizio, si prevede di intervenire alle fermate prioritarie delle linee urbane 1 e 7.

Per l'orizzonte 2023-2026 (lista B) si prevede di adeguare tutte le restanti fermate delle linee urbane. La misura comprende i seguenti interventi:

- miglioramento dell'informazione in tutte le fermate (creazione di paline informative comprendenti indicazione delle linee che transitano, cartina rete, orari, altre informazioni)
- applicazione di uno standard di sicurezza e di accessibilità per le fermate urbane di trasporto pubblico su gomma ai sensi della Legge fed. sui disabili che richiede un adeguamento sistematico entro il 2023
- adeguamento strutturale delle fermate bus con un'immagine unitaria, riconoscibile

Opportunità per l'agglomerato

Tale intervento favorisce il miglioramento dell'informazione e dello standard delle fermate bus, valorizza sensibilmente il previsto incremento del livello di potenziamento del servizio TP e permette di conferire uno standard di qualità adeguato e conforme alle nuove direttive.

Benefici per l'agglomerato

I benefici principali dell'intervento sono:

- il miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza del TP
- il miglioramento dell'informazione
- il miglioramento dell'immagine del TP

Fattibilità

Approfondimento in corso per definire fermate secondarie e tipologia interventi

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

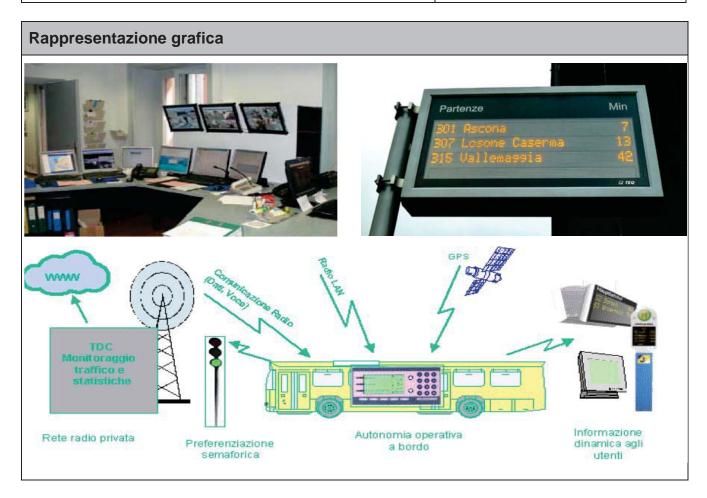
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione

Realizzazione

Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP: implementazione di un sistema di gestione e informazione		Codice ARE:	Codice PA: TP 8.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA3		
Interesse misura	Regionale	1	
Ente responsabile	Comuni		
Altri Enti coinvolti	Imprese di trasporto	Localizzazione: Tutti i Comuni serviti da linee	
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	В	TP urbane	

Costi e finanziamento			
Totale			
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)			
Quota Confederazione in altri ambiti			
Quota Cantone			
Quota Agglomerato			
Quota Comune			
Quota terzi			



Descrizione della misura

Descrizione

La misura consiste nell'implementazione di un sistema di gestione dell'esercizio e di informazione in tempo reale coordinato con tutte le imprese di trasporto operative lungo la rete TP dell'agglomerato, comprendente:

- centrale operativa
- pannelli d'informazione in tempo reale ai principali nodi d'interscambio
- gestione della comunicazione centrale/veicoli

Opportunità per l'agglomerato

In sintonia con il concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 e armonizzato per il PALoc 3, caratterizzato da un generale potenziamento del servizio, è necessaria l'implementazione di un sistema di gestione e di informazione del TP.

Tale intervento permette di completare sensibilmente quanto previsto a livello di potenziamento del servizio, ottimizzando la gestione dell'esercizio e degli interscambi tra i differenti vettori di trasporto pubblico e il monitoraggio del servizio.

Benefici per l'agglomerato

I benefici principali dell'intervento sono:

- miglioramento dell'informazione alla clientela
- rispetto delle coincidenze
- ottimizzazione della gestione del servizio regolare e in caso di perturbazioni
- gestione delle priorità ai nodi semaforici

Fattibilità

Approfondimento in corso da parte DT per precisare indirizzi della misura, identificare le fermate importanti con interscambio dove intervenire; dopo prima valutazione sono emerse le seguenti proposte per l'installazione di paline elettroniche:

- Muralto: Stazione FFS (2x)
- Locarno: Via della Pace (2x), Piazza Castello (2x)
- Ascona: Posta (2x)
- Losone: Ponte Maggia (2x), Agricola (2x), Via Mezzana (1x)
- Tenero: Stazione FFS (2x)
- Gordola: SSIC (1x), SM (1x)

NB: i relativi costi rientrano nel pacchetto costi di gestione/esercizio. Misura quindi non cofinanziata dalla Confederazione; costi a carico del Cantone /Comuni serviti dalle linee urbane

Azzonamenti necessari

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Trasporti pubblici: reti e nodi*

Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

Spiegazioni e approronument	Spiegazioni	е	approfondiment
-----------------------------	--------------------	---	----------------

Riorganizzazione nodo intermodale alla fermata TILO di S. Nazzaro		Codice ARE:	Codice PA: TP 9
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA3		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Gambarogno		
Altri Enti coinvolti	FFS, Imprese di trasporto	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022 / 2023-2026	- LOCALIZZAZIONE.	
Priorità	A/B	Gambarogno (S	. Nazzaro)

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



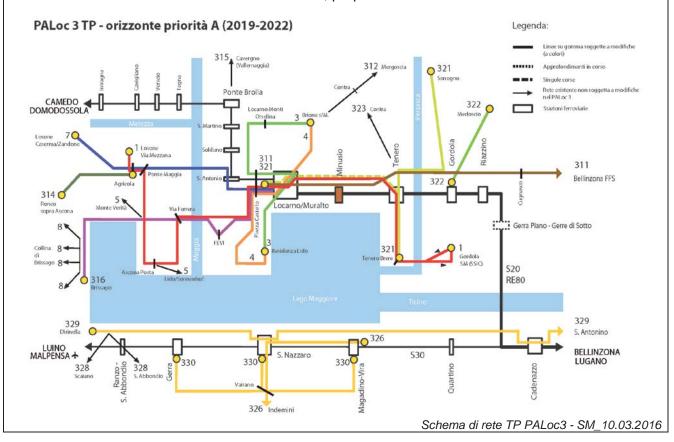
Descrizione

L'attuale linea AT 330 serve oggi il Gambarogno lungo il percorso tra il debarcadero di Magadino (interscambio con la Navigazione del Lago Maggiore) e la fermata TILO di Gerra Gambarogno, via le frazioni abitate della collina; il trasbordo da/per la fermata TILO di Cadenazzo, e quindi da/per la rete regionale di trasporto pubblico è per contro garantito dalla linea AT 329 S. Antonino-Cadenazzo-Magadino Debarcadero-Dirinella, via la strada litoranea. L'offerta TP del Gambarogno è completata con 2 linee regionali da/per Indemini (AT 326) e da/per S. Abbondio-Scaiano (AT 328).

In previsione dell'apertura della galleria di base AlpTransit del Monte Ceneri (2020), e con l'obiettivo di rendere attrattivo e funzionale il servizio attuale su gomma da/per il Gambarogno, si impone un cambiamento dell'attuale impostazione, in particolare a livello di trasbordo BUS-treno e coincidenze da/per Locarno, rispettivamente da/per Bellinzona e Lugano, alla stazione FFS di Cadenazzo.

Le riflessioni sinora condotte dal DT hanno intravvisto quale possibile soluzione la modifica parziale degli attuali percorsi delle linee AT 330 e AT 329, con spostamento a S. Nazzaro del nodo d'interscambio BUS-BUS (tra le linee 329, 330 e 326) e BUS-navigazione sul Lago Maggiore.

Questa scelta, ritenuta strategica, è destinata a mantenere buoni collegamenti TP dal Gambarogno sia verso Locarno, sia verso Bellinzona/Lugano creando un nodo d'interscambio attrattivo tra l'asse sulla litoranea (bus 329, TILO S30) e le linee capillari all'interno del Comune del Gambarogno (330, 326); tale proposta permetterebbe di favorire il collegamento su gomma AT 329 da/verso Cadenazzo e rendere quindi più performante e attrattivo il trasbordo da/per la rete TILO. Da rilevare che tale scelta si trova in sintonia con l'impostazione pianificatoria e con le riflessioni di sviluppo tuttora in corso da parte del Comune del Gambarogno, in relazione al progetto di nuovo imbarcadero a S. Nazzaro. Tale progetto, elaborato nel 2007 dall'arch. O. Pampuri di Bellinzona nell'ambito di un concorso pubblico di progettazione architettonica, prevede lo spostamento dell'attuale attracco dei battelli in località "Pioda", proprio sotto la fermata TILO di S. Nazzaro.



Misure Trasporti pubblici: reti e nodi

Opportunità per l'agglomerato

Questo intervento risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della qualità d'interscambio tra le linee di trasporto pubblico e turistico (su rotaia, su gomma e lacuale) e favorisce la mobilità lenta. In particolare, la misura favorisce:

- la creazione di un nodo del trasporto pubblico alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro
- una migliore definizione dell'ubicazione delle fermate BUS e delle necessità di manovra
- le condizioni di accessibilità e viabilità all'interno del comparto come pure l'interscambio TP/TP, TL/TP
- il trasbordo pedonale tra bus/bus, ferrovia/bus e battello è semplificato
- una migliore gestione dei principali collegamenti pedonali trasversali
- la riqualifica degli spazi pubblici in un'area a vocazione turistica, sia per i residenti sia per i vacanzieri
- l'integrazione/miglioramento delle zone di parcheggio P+R e B+R

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- 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)
- miglioramento della qualità degli spazi pubblici (riqualifica urbana degli spazi pubblici e del futuro nodo del trasporto pubblico);
- aumento della sicurezza (i collegamenti pedonali di trasbordo tra lago/debarcadero e ferrovia/nodo TP sono separati: realizzazione di una passerella)
- riqualifica urbanistica del quartiere e miglioramento delle condizioni ambientali (emissioni CO2, rumore)

Fattibilità

In attesa esito studio preliminare commissionato dalla DT

Consegna pianificata per aprile 2016

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione



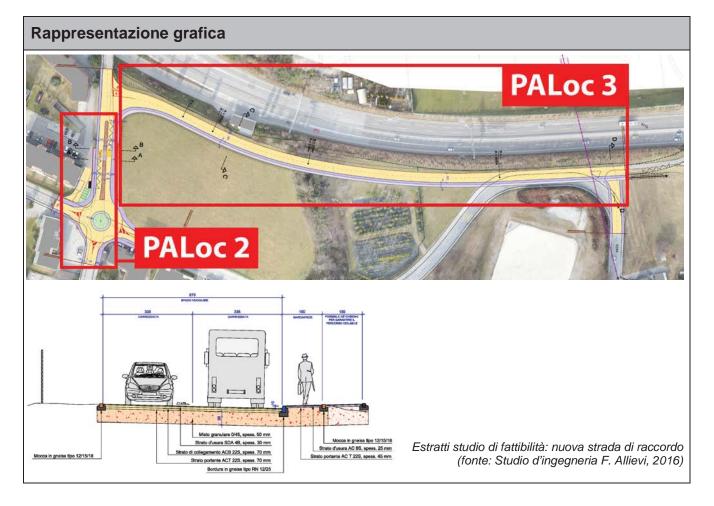
Esempio interscambio stazione FFS Horgen (ZH) con passerella pedonale di collegamento alla zona lago / debarcadero



Esempio interscambio stazione FFS Horgen (ZH) con passerella pedonale di collegamento alla zona lago / debarcadero

riorganizzazione gomma linea 1 /	Misure infrastrutturali per la riorganizzazione dell'offerta TP su gomma linea 1 Ascona-Locarno (nuova strada di raccordo Ascona)		Codice PA: TP 10
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa TP 1 (PALoc 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Comuni		
Altri Enti coinvolti	Imprese di trasporto	sporto Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Ascona	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Misure Trasporti pubblici: reti e nodi

Descrizione della misura

Descrizione

Il programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc 2) prevedeva un potenziamento delle autolinee di trasporto pubblico tramite un nuovo percorso della linea urbana 1 Ascona-Locarno-Tenero e della linea regionale 316 Locarno-Brissago con la realizzazione di un collegamento veloce tra Ascona e Locarno ed in nodo d'interscambio su Via Ferrera ad Ascona.

In corrispondenza dell'attraversamento del fiume Maggia si prevedeva una nuova corsia preferenziale per il transito dei bus. Un primo studio di fattibilità (2011) proponeva l'esecuzione di un nuovo manufatto, parallelo agli attuali ponti della strada principale A13, interamente destinato al transito dei bus. Nel 2014, a seguito di un approfondimento tecnico, la DT ha deciso di ritenere l'inserimento della nuova corsia bus sulla struttura viaria esistente (viadotto), in corrispondenza dell'attuale corsia riservata alla mobilità lenta, e di creare una nuova passerella ciclabile e pedonale, indipendente da tale struttura.

Ora, nell'ambito del PALoc 3, si propone di dare continuità a questa scelta anche sul territorio di Ascona, tramite la realizzazione di una nuova strada di raccordo a Via Ferrera, con annessa corsia ciclabile-pedonale, così da preservare i sedimi del comparto Ex-aerodromo (attualmente oggetto di consolidamento pianificatorio tramite PQ) e dare continuità al collegamento veloce TP (Ascona-Locarno) ed alle relazioni pedonali-ciclabili verso Via Ferrera (Ascona-Losone).

La misura si caratterizza per:

- la realizzazione di una nuova strada di servizio, per una lunghezza di ca. 350 m a lato del sedime dell'A13, tra Via Ferrera ed il raccordo con la nuova passerella ciclopedonale e la corsia Bus affiancata all'A13
- la strada di servizio pervede un calibro di 6,00 m e deve garantire il transito dei Bus secondo impostazione PALoc 2 (TP1) come pure l'accesso agli insediamenti del futuro piano di quartiere e alla Via Aerodromo
- la strada è affiancata da un marciapiede di larghezza pari a 1,50 m; il progetto prevede pure una possibile estensione del marciapiede di ulteriori 1,50 m sul lato Sud per garantire il percorso ciclabile (spazio condiviso pedoni-biciclette con calibro totale di 3,00 m)

La misura non contempla le opere necessarie per la sistemazione del nodo Via Ferrera-Via al Pascolo, come pure della fermata d'interscambio TP Via Ferrera, in quanto già inserite nella misura TP1 PALoc 2.

Opportunità per l'agglomerato

L'opportunità risiede nell'aumento dell'attrattività del trasporto pubblico su gomma, il quale, grazie alla presente misura, disporrà di un sedime specifico, quasi libero dal traffico veicolare.

Il collegamento naturale e storico tra gli abitati della sponda destra e sinistra del fiume Maggia è mantenuto e rafforzato, sia per il trasporto pubblico su gomma (collegamenti velocizzati) sia per la mobilità pedonale e ciclabile (mantenimento del collegamento diretto tra Ascona e Locarno).

Benefici per l'agglomerato

- miglioramento della qualità del TP (nuovo tracciato più diretto tra Ascona e Locarno)
- mantenimento della qualità/sicurezza/attrattività di uno dei collegamenti principali della mobilità lenta nell'area centrale dell'agglomerato (Ascona-Locarno) e connessione con itinerari locali
- miglioramento dell'accessibilità delle aree dell'agglomerato densamente popolate
- promozione dello sviluppo centripeto grazie all'aumentata attrattività del polo dell'agglomerato

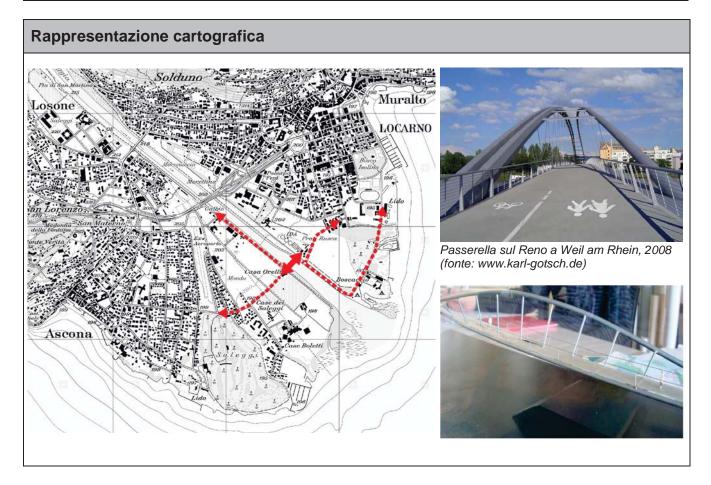
Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Trasporti pubblici: reti e nodi*

Fattibilità
Studio di fattibilità commissionato dal Comune di Ascona in corso. Consegna pianificata per aprile 2016.
Azzonamenti necessari
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)
Situazione nel Piano direttore cantonale
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima
Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione
Spiegazioni e approfondimenti

SCHEDE MISURE PER LA MOBILITÀ LENTA (ML)

Asse di collegamento e di transizione a lago: "nuova passerella sulla Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi"		Codice ARE:	Codice PA: ML 3.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa TL 3.1 (PALoc 2)		
Interesse misura Regionale			
Ente responsabile	Locarno, Ascona		
Altri Enti coinvolti Cantone		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2023-2026	Localizzazione.	
Priorità	В	Locarno, Ascona	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Realizzazione di una passerella ciclopedonale di collegamento tra le due sponde della Maggia nel delta, tra i quartieri residenziali di Locarno (Via G. Canevascini) e Ascona (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 i 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.

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora riproposta nel PALoc 3 in lista B.

Opportunità per l'agglomerato

- 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.

Benefici per l'agglomerato

Questo pacchetto di misure soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità della rete del traffico lento in un area centrale e attrattiva (lago) dell'agglomerato
- promozione dello sviluppo centripeto grazie all'aumentata attrattività del polo dell'agglomerato
- aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete
- riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali

Fattibilità

Progetto approvato dal CC di Ascona; discussione in corso con Comune di Locarno

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:

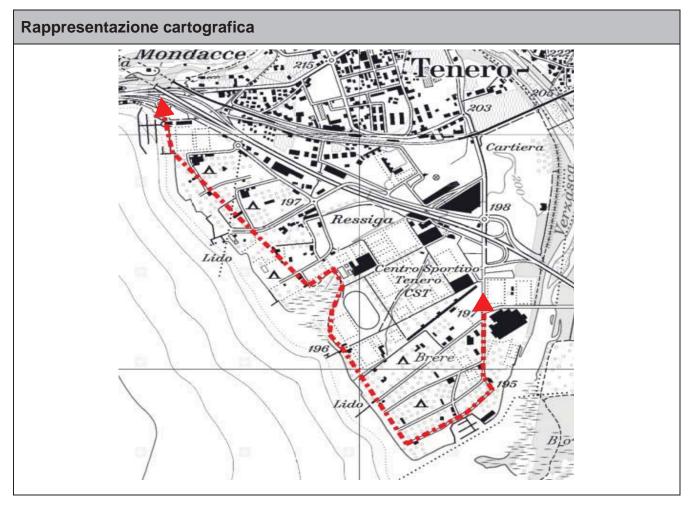
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Asse di collegamento e di transizione a lago: "nuovo collegamento pedonale a lago a Tenero"		Codice ARE:	Codice PA: ML 3.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa TL 3.2 (PALoc 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Tenero-Contra		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	> 2026	Localizzaziono.	
Priorità	С	Tenero-Contra	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Un nuovo collegamento pedonale lungo la riva del lago a Tenero.

Questo nuovo collegamento pedonale 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.

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora riproposta nel PALoc 3 in lista B o declassata in C.

Opportunità per l'agglomerato

- 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

Benefici per l'agglomerato

Questo pacchetto di misure soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità della rete del traffico lento in un area centrale e attrattiva (lago) dell'agglomerato
- promozione dello sviluppo centripeto grazie all'aumentata attrattività del polo dell'agglomerato
- aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete
- riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali

Fattibilità

Da approfondire.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Grado di consolidamento:

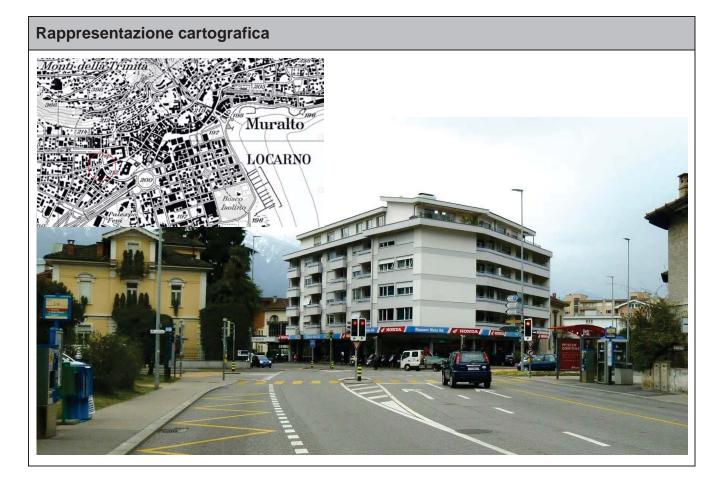
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "priorizzazione attraversamenti pedonali Locarno Cinque Vie"		Codice ARE:	Codice PA: ML 4.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa TL 4.1 (PALoc 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Comune di Locarno		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	LOGAIIZZAZIONIC.	
Priorità	A	Locarno	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Sistemazione dei semafori all'incrocio delle Cinque Vie con obiettivo di migliorare la priorità agli attraversamenti pedonali

Valutazione parallela di ridisegno e riqualifica spazio pubblico, con eventuale nuova gestione della mobilità.

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora ripresa nel PALoc 3 in lista A.

Opportunità per l'agglomerato

Tale misura favorisce e migliora la permeabilità pedonale, da/per il comparto della Città Vecchia, in vicinanza di una struttura di interesse pubblico particolarmente sensibile (Ospedale EOC La Carità).

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità della rete del traffico lento
- aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete
- riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali

Fattibilità

In attesa esito studio preliminare commissionato dal Comune di Locarno Valutazione di opportunità/fattibilità in corso

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:

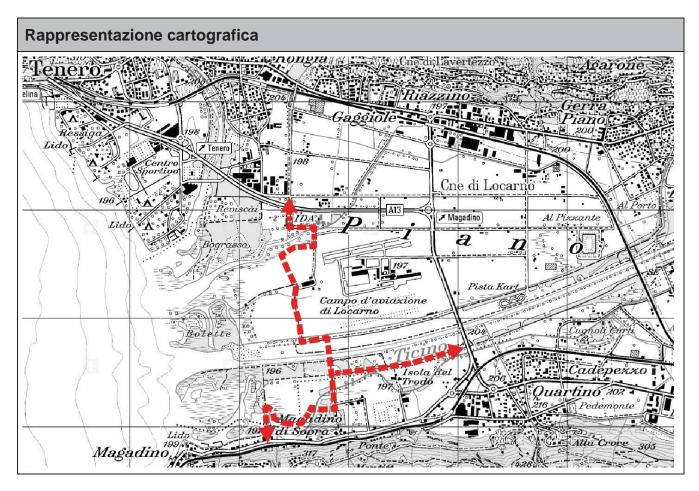
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "nuovo collegamento Magadino - Tenero/Gordola, con passerella sul Ticino"		Codice ARE:	Codice PA: ML 5.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa TL 5.1 (PALoc 2)		
Interesse misura Regionale			
Ente responsabile	Gambarogno, Gordola, Tenero- Contra, Locarno	Localizzazione:	
Altri Enti coinvolti	Cantone	Gambarogno, Tenero-Contra,	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità A Gordola, Locarno		-	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Realizzare un percorso ciclopedonale (prevalentemente a carattere orientato allo svago e alla scoperta 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. La misura permette di 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.

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

La misura assume pure una valenza importante a livello di **spostamenti utilitari**, tra il Gambarogno e le zone produttive e scolastiche di Tenero e Gordola.

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista C, è ora riproposta nel PALoc 3 in lista A.

Opportunità per l'agglomerato

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.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità della rete del traffico lento
- aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete
- riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali

Fattibilità

In attesa esito studio preliminare per il manufatto (passerella), commissionato dal DT. Consegna pianificata per maggio 2016

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

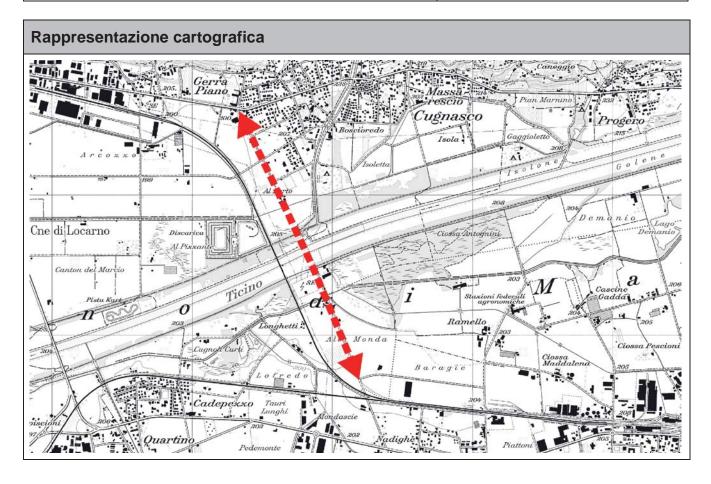
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "collegamento Cugnasco-Gerra - Alla Monda/Contone, con passerella sul Ticino"		Codice ARE:	Codice PA: ML 5.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa TL 5.2 (PALoc 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cugnasco-Gerra, Locarno, Gambarogno	Localizzazione:	
Altri Enti coinvolti	Cantone	Cugnasco-Gerra, Locarno (Monda), Gambarogno	
Orizzonte di realizzazione	> 2026		
Priorità	С	(Contone)	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

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).

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista C, è mantenuta nel PALoc 3 in lista C.

Opportunità per l'agglomerato

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.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità della rete del traffico lento
- aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete
- riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali

Fattibilità

In attesa avvio studio di fattibilità/opportunità

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

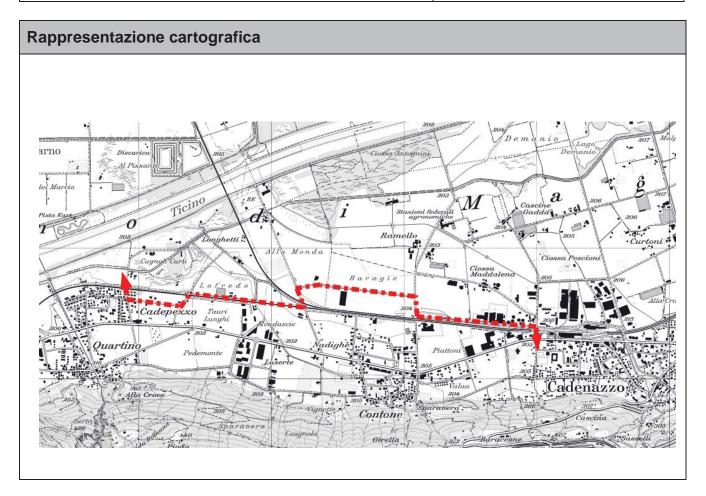
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "collegamento tra Cadepezzo e Cadenazzo lungo la ferrovia"		Codice ARE:	Codice PA: ML 5.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa TL 5.3 (PALoc 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Gambarogno		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	В	Gambarogno	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Completamento del percorso ciclopedonale per gli spostamenti utilitari tra Cadepezzo/Quartino e Cadenazzo lungo il tracciati della ferrovia FFS.

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 (utilitari), oltre a quelli più periferici o dedicati allo svago.

La misura è legata al concetto di raddoppio del binario FFS tra Cadenazzo e Contone-Cadepezzo

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista C, è proposta nel PALoc 3 in lista B.

Opportunità per l'agglomerato

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.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità della rete del traffico lento
- aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete
- riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali

Fattibilità

In attesa avvio studio di fattibilità/opportunità Misura legata al concetto del raddoppio dei binari FFS

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

...

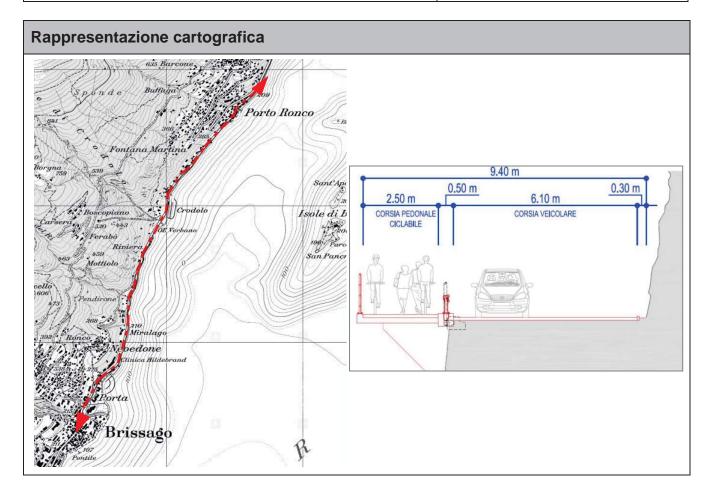
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili "Brissago-Porto Ronco"		Codice ARE:	Codice PA: ML 5.5
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa TL 5.5 (PALoc 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Brissago, Ronco s. Ascona		
Altri Enti coinvolti Cantone		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	>2026		
Priorità	С	Brissago, Ronco sopra Ascona	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali / ciclabili . 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 Porto Ronco – Brissago

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista C, è mantenuta nel PALoc 3 in lista C.

Opportunità per l'agglomerato

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.

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.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (traffico lento), grazie alla realizzazione o estensione dei collegamenti pedonali e/o ciclabili all'interno dell'agglomerato
- 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
- riduzione impatto ambientale ed emissioni (aumento ripartizione modale a favore TL)

Fattibilità

In attesa avvio studio di fattibilità/opportunità di competenza comunale

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Miglioramento strutture: Bike & Ride (B+R)		Codice ARE:	Codice PA: ML 6
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa TL 6 (PALoc 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Comuni		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Comuni CIT	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura

Descrizione

Nelle (principali) fermate del TP (urbano e regionale) e in altri punti strategici vengono realizzate delle infrastrutture di parcheggi per cicli (B+R: *Bike and Ride*), onde favorire l'interscambio tra bici-bus / bici-treno (spostamenti utilitari). Una valida offerta di posteggi per cicli presso le fermate del TP aumenta l'attrattiva sia l'utilizzo del traffico lento che del trasporto pubblico. Grazie a infrastrutture di parcheggio che garantiscono sicurezza, l'ultimo km effettuato con la bicicletta è reso fattibile e invitante. Tale misura ha potenzialmente successo sul fondovalle: nelle aree pianeggianti o con leggere pendenze.

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Mobilità lenta*

La definizione delle fermate TP in cui la misura è applicabile è di competenza dei Comuni.

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora ripresa nel PALoc 3 in lista A.

Opportunità per l'agglomerato

Le fermate bus offrono un potenziale di clientela molto elevato. Il bus è il mezzo principale in termini di trasporto pubblico, in particolare in prospettiva dell'esercizio di riorganizzazione e potenziamento del servizio TP urbano nel Locarnese pianificato per l'orizzonte apertura della galleria di base Alptransit Monte Ceneri.

In queste fermate si mettono a disposizione dei parcheggi B+R. Una valida offerta di posteggi per cicli presso gli attrattori aumenta sia l'utilizzo del traffico lento che del trasporto pubblico.

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora ripresa nel PALoc 3 in lista A.

Benefici per l'agglomerato

La rete di mobilità lenta assume un ruolo importante per gli spostamenti utilitari, quale primo/ultimo segmento di spostamento in abbinamento al TP (interscambio).

Fattibilità

A livello di impostazione preliminare potrebbero essere oggetto di intervento le seguenti fermate:

- stazione FFS Locarno-Muralto
- fermata TILO di Minusio
- Piazza Grande / Largo F. Zorzi, Locarno
- Piazza Castello, Locarno
- Arbigo, Losone
- nodo d'interscambio Via Ferrera/Via al Pascolo, Ascona
- nodo intermodale fermata TILO S. Nazzaro

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

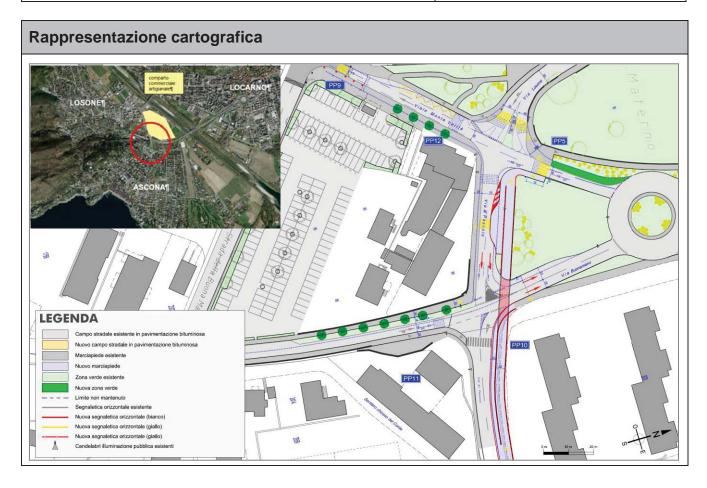
Inizio preparazione

Inizio attuazione

Realizzazione

Verifica idoneità passaggi pedonali "svincolo S. Materno"		Codice ARE:	Codice PA: ML 7
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 7 (PALoc 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Ascona		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022 / 2023-2026	_ LOGANZZAZIONG.	
Priorità	A/B	Ascona	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Riorganizzazione della rete di mobilità lenta allo svincolo S. Materno dell'A13 con l'obiettivo di migliorare le condizioni di sicurezza.

La misura prevede la realizzazione di un sottopasso ciclabile-pedonale lungo la direttrice del percorso locale Losone-Ascona-Locarno, evitando l'attraversamento in superficie di importanti assi di traffico (Via buona mano, Viale Monte verità, nodo A13 S. Materno)

La misura, già prevista nel PALoc 2 come misura infrastrutturale in lista B, è mantenuta nel PALoc 3 in lista B come misura di mobilità lenta.

Opportunità per l'agglomerato

Tale misura permette di migliorare le condizioni di mobilità della rete ciclabile pedonale locale, favorisce un riordino generale della rete viaria in entrata/uscita da Ascona, come pure riduce i conflitti con il TIM al nodo di S. Materno; parallelamente questa sistemazione agevola e favorisce il passaggio del nodo da parte di pedoni e ciclisti.

Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e della gestione dei flussi di ML, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento qualità e attrattività della rete di ML grazie ad una migliore riorganizzazione spaziale e funzionale
- aumento della sicurezza (sicurezza oggettiva, riduzione punti conflittuali in particolare allo svincolo A13 ed all'intersezione tra Via Buonamano e Via al Pascolo)

Fattibilità

Studio preliminare di fattibilità a disposizione; in attesa esito consultazione cantonale e del successivo approfondimento progettuale.

Decisione da parte del Municipio di Ascona su priorizzazione della misura.

Azzonamenti necessari

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Situazione nel Piano direttore cantonale

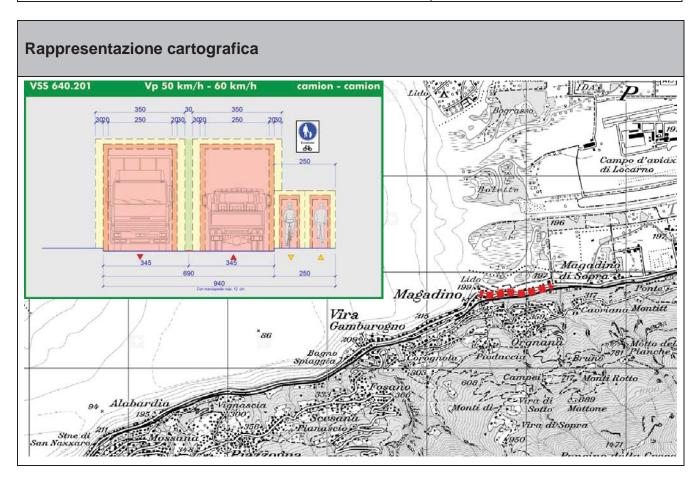
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili utilitari Gambarogno - segmento Traversa della Pepa - Municipio		Codice ARE:	Codice PA: ML 8.1	
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure				
Rapporto con PA 2 Ripresa INF 5 (PALoc 2)				
Interesse misura	Locale			
Ente responsabile	Gambarogno			
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	_ LOGATIZZAZIONIG.		
Priorità	A	Gambarogno (Magadino)		

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali / ciclabili a favore degli spostamenti utilitari.

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 in zona Magadino: segmento Traversa della Pepa - Municipio

Tale misura prevede l'allargamento del marciapiede attuale lato lago a 2.50 metri. Tale misura è coerente con la misura INF 4 del PALoc 2 (in fase di realizzazione).

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora posta nel PALoc 3 in lista A.

Opportunità per l'agglomerato

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.

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.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (traffico lento), grazie alla realizzazione o estensione dei collegamenti pedonali e/o ciclabili all'interno dell'agglomerato
- aumento della sicurezza del traffico (oggettiva e soggettiva); i pedoni e le biciclette possono beneficiare di spazi a loro riservati, soprattutto in corrispondenza di tratte stradali oggi critiche
- riduzione impatto ambientale ed emissioni (aumento ripartizione modale a favore ML)

Fattibilità

Studio preliminare a disposizione. La fattibilità è data.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

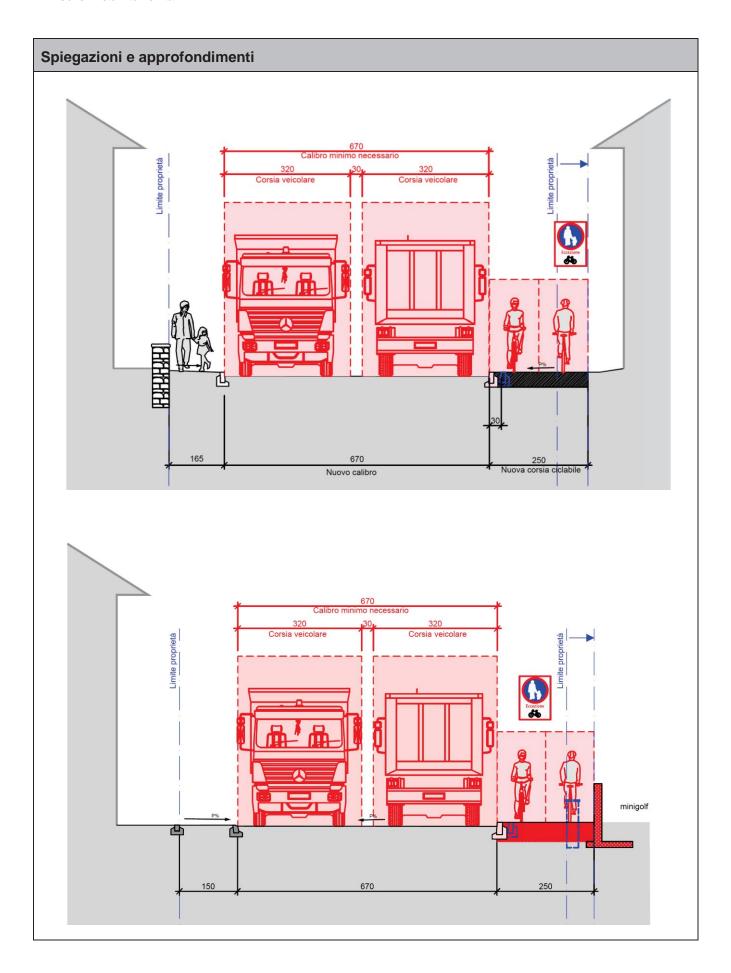
Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

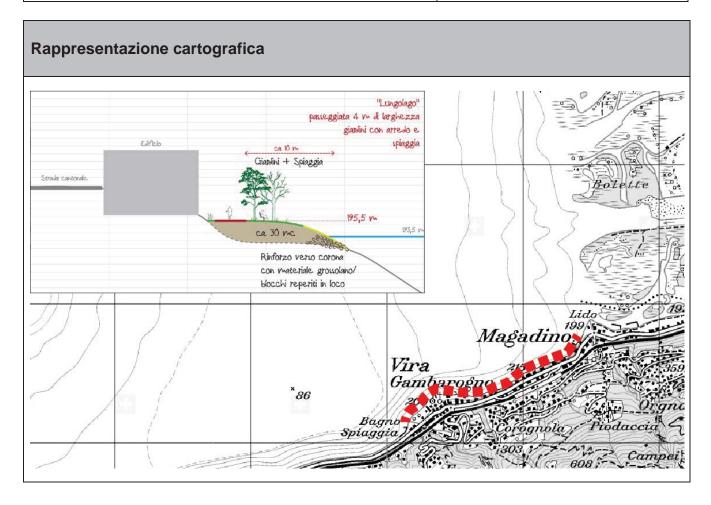
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione



collegamenti pe Gambarogno -	Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili utilitari Gambarogno - segmento Magadino - Vira		Codice PA: ML 8.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 5 (PALoc 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Gambarogno		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	В	Gambarogno (M	lagadino, Vira)

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali / ciclabili a favore degli spostamenti utilitari e di svago.

La misura prevede la realizzazione di un tratto di passeggiata lungo la riva del lago, tra il Municipio di Gambarogno, a Magadino, e il nucleo di Vira (scuole)- **segmento Magadino - Vira**

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora riproposta nel PALoc 3 in lista B.

Opportunità per l'agglomerato

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.

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.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (traffico lento), grazie alla realizzazione o estensione dei collegamenti pedonali e/o ciclabili all'interno dell'agglomerato
- 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
- riduzione impatto ambientale ed emissioni (aumento ripartizione modale a favore TL)

Fattibilità

Studio preliminare a disposizione. La fattibilità è data.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Grado di consolidamento:

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

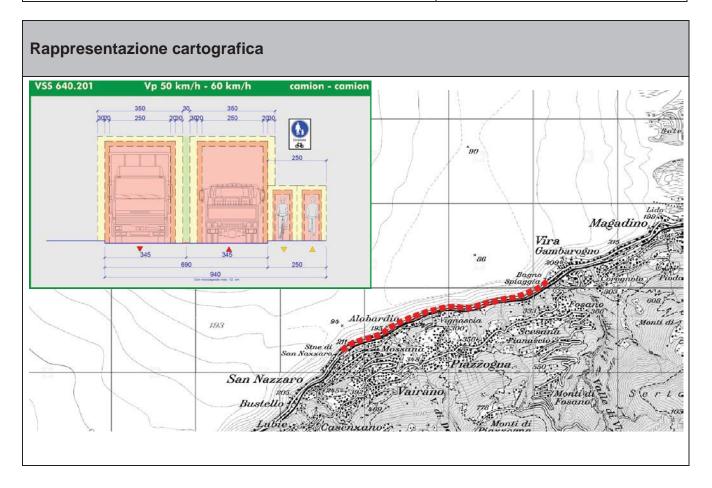
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Proposta di sistemazione passeggiata a lago, tratta Magadino (Municipio) - Vira nucleo (scuole) (fonte: Dionea SA, giugno 2015)

Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili utilitari Gambarogno - segmento Vira - S. Nazzaro		Codice ARE:	Codice PA: ML 8.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 5 (PALoc 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Gambarogno		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	- LOGANZZAZIONO.	
Priorità	A	Gambarogno (V	ira, S. Nazzaro)

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali / ciclabili a favore degli spostamenti utilitari.

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 Vira (bagno pubblico) e S. Nazzaro (nodo intermodale TP)

Tale misura prevede l'allargamento del marciapiede attuale lato lago a 2.50 metri.

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora posta nel PALoc 3 in lista A.

Opportunità per l'agglomerato

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.

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.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (traffico lento), grazie alla realizzazione o estensione dei collegamenti pedonali e/o ciclabili all'interno dell'agglomerato
- 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
- riduzione impatto ambientale ed emissioni (aumento ripartizione modale a favore TL)

Fattibilità

Studio preliminare a disposizione. La fattibilità è data.

Azzonamenti necessari

٠..

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Situazione nel Piano direttore cantonale

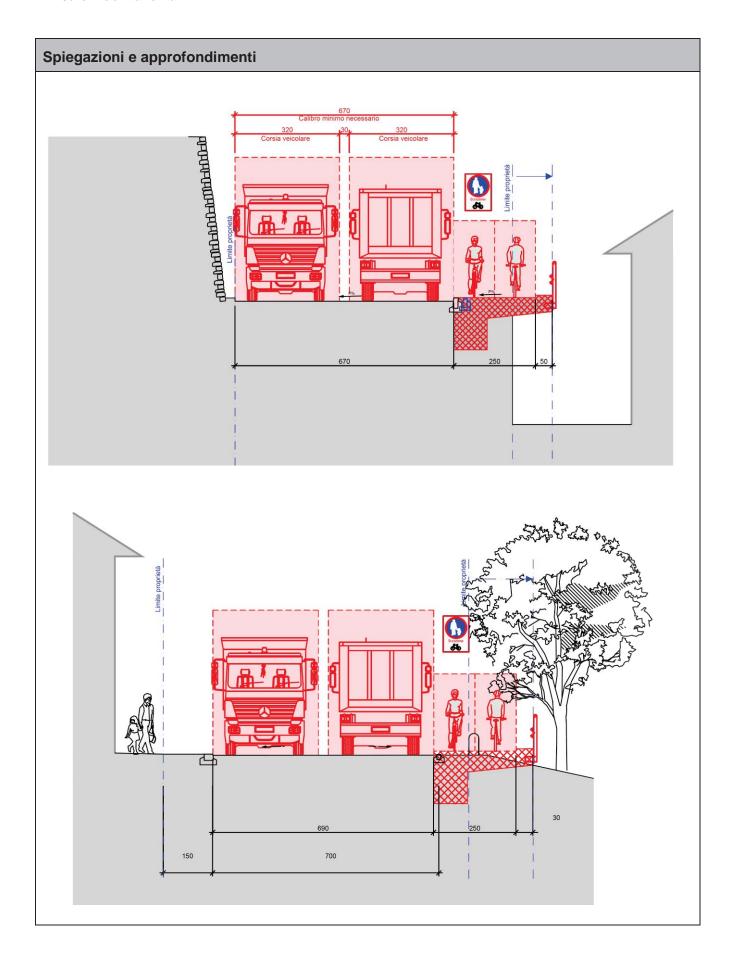
• •

Grado di consolidamento:

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

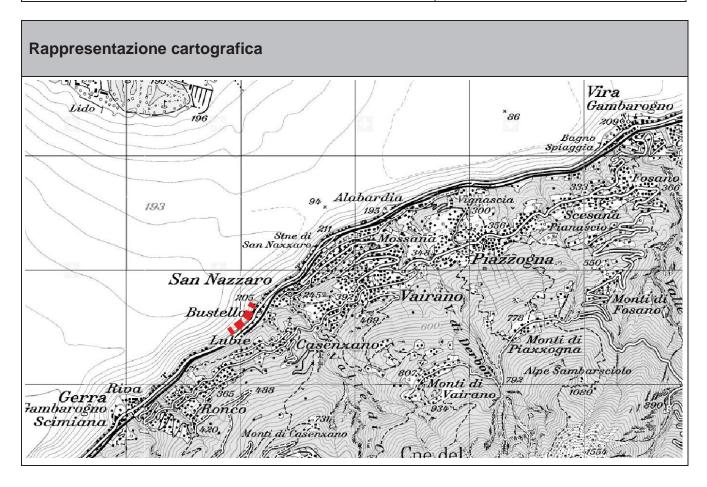
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione



Gambarogno:	zza donali/ciclabili utilitari zaro - Porto Gambarogno	Codice ARE:	Codice PA: ML 8.4
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 5 (PALoc 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Gambarogno	Localizzazione:	
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	> 2026	Gambarogno	
Priorità	С	(S. Nazzaro)	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali / ciclabili a favore degli spostamenti utilitari e di svago.

La misura prevede la realizzazione di un tratto di passeggiata lungo la riva del lago, tra il porto Bustello di S. Nazzaro e il Porto Gambarogno (zona Sass di Sciatt).

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora riproposta nel PALoc 3 in lista C.

Opportunità per l'agglomerato

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.

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.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (traffico lento), grazie alla realizzazione o estensione dei collegamenti pedonali e/o ciclabili all'interno dell'agglomerato
- 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
- riduzione impatto ambientale ed emissioni (aumento ripartizione modale a favore TL)

Fattibilità

Studio preliminare a disposizione. In attesa decisione da parte del Municipio del Gambarogno.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

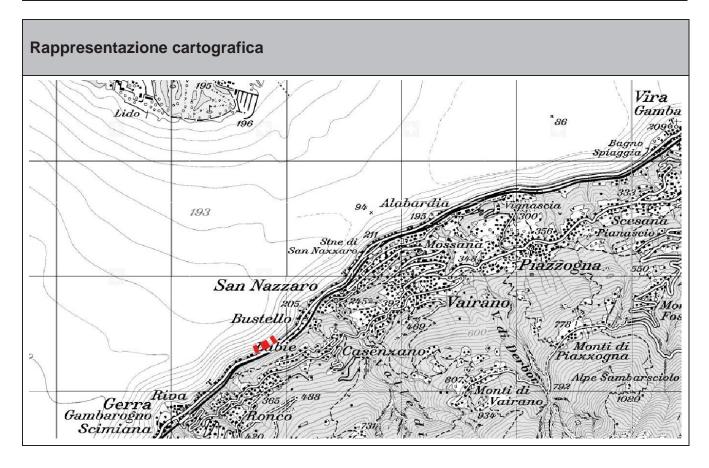
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili utilitari Gambarogno - segmento Porto Gambarogno		Codice ARE:	Codice PA: ML 8.5	
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure				
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 5 (PALoc 2)			
Interesse misura	Locale			
Ente responsabile	Gambarogno			
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	- LOCAIIZZAZIONE.		
Priorità	A	Gambarogno (S. Nazzaro)		

Costi e finanziamento			
Totale			
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)			
Quota Confederazione in altri ambiti			
Quota Cantone			
Quota Agglomerato			
Quota Comune			
Quota terzi			



Descrizione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali / ciclabili a favore degli spostamenti utilitari e di svago.

La misura prevede la realizzazione di un tratto di passeggiata lungo la riva del lago presso il **Porto Gambarogno** (Piano particolareggiato del Porto Gambarogno).

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora posta nel PALoc 3 in lista A.

Opportunità per l'agglomerato

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.

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.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (traffico lento), grazie alla realizzazione o estensione dei collegamenti pedonali e/o ciclabili all'interno dell'agglomerato
- 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
- riduzione impatto ambientale ed emissioni (aumento ripartizione modale a favore ML)

Fattibilità

Studio preliminare a disposizione. In attesa decisione da parte del Municipio del Gambarogno.

Azzonamenti necessari

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

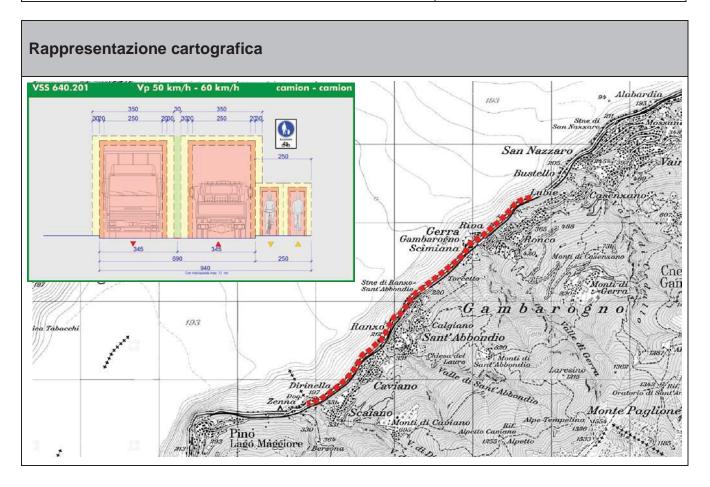
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti

Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili utilitari Gambarogno: segmento segmento Porto Gambarogno - Dirinella		Codice ARE:	Codice PA: ML 8.6	
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure				
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 5 (PALoc 2)			
Interesse misura	Locale			
Ente responsabile	Gambarogno	Localizzazione:		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Lucalizzazione.		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Gambarogno		
Priorità	A	(Gerra, Ranzo, Dirinella)		

Costi e finanziamento			
Totale			
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)			
Quota Confederazione in altri ambiti			
Quota Cantone			
Quota Agglomerato			
Quota Comune			
Quota terzi			



Descrizione

Messa in sicurezza collegamenti pedonali / ciclabili a favore degli spostamenti utilitari.

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 il Porto Gambarogno (Gerra) e Dirinella (confine).

Tale misura prevede l'allargamento del marciapiede attuale lato lago a 2.50 metri. La misura non è applicabile in attraversamento di nuclei storici.

La misura, già prevista nel PALoc 2 in lista B, è ora posta nel PALoc 3 in lista A.

Opportunità per l'agglomerato

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.

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.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (traffico lento), grazie alla realizzazione o estensione dei collegamenti pedonali e/o ciclabili all'interno dell'agglomerato
- 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
- riduzione impatto ambientale ed emissioni (aumento ripartizione modale a favore TL)

Fattibilità

Studio preliminare a disposizione. In attesa decisione da parte del Municipio del Gambarogno.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

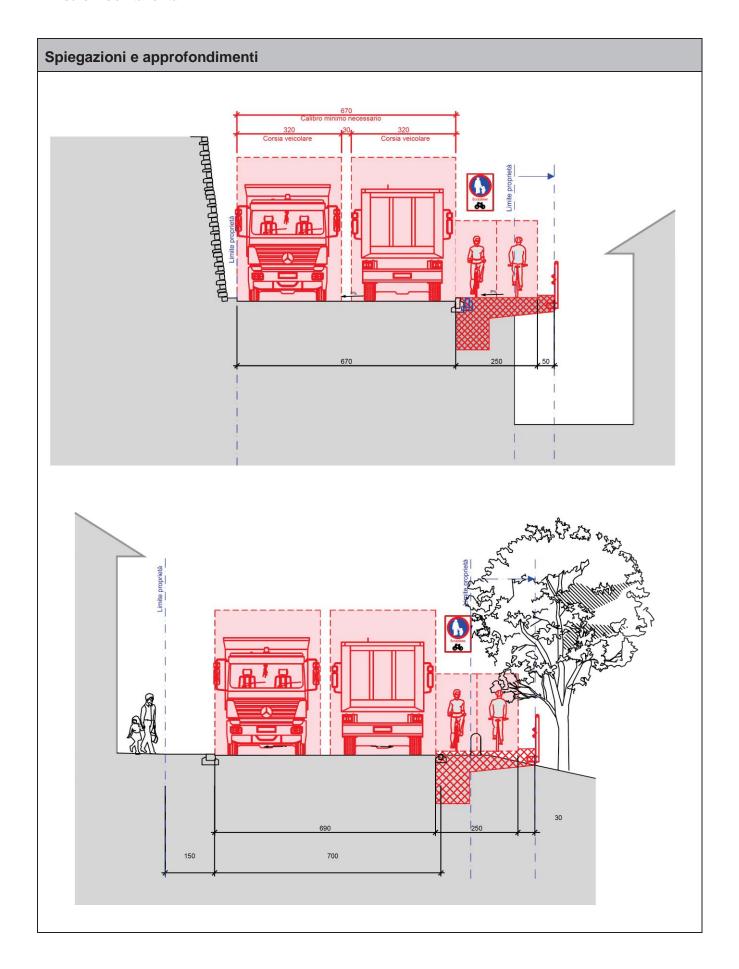
Situazione nel Piano direttore cantonale

...

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

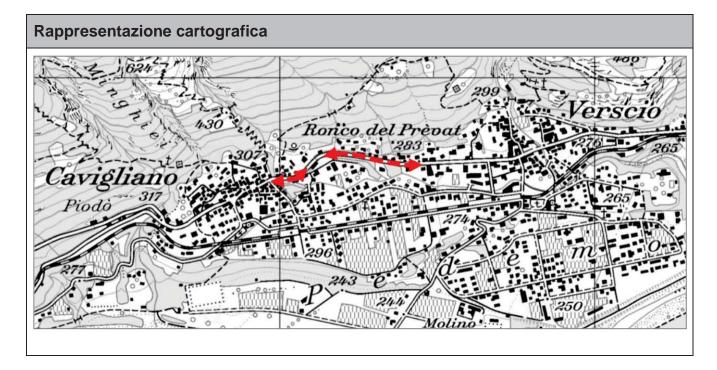
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione



Completamento marciapiede lungo strada cantonale: "Verscio - Cavigliano"		Codice ARE:	Codice PA: ML 9
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Terre di Pedemonte		
Altri Enti coinvolti Cantone		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	LOCALIZZAZIONE.	
Priorità	A	Terre di Pedemo	onte

Costi e finanziamento			
Totale			
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)			
Quota Confederazione in altri ambiti			
Quota Cantone			
Quota Agglomerato			
Quota Comune			
Quota terzi			



Descrizione

Completamento marciapiede lungo la strada cantonale tra i nuclei di Verscio e Cavigliano

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Mobilità lenta*

On	portunit	à per	l'agg	lomerato
\mathbf{v}	portariit	u pci	I GGG	ioiiici ato

- favorire il più possibile la mobilità pedonale nell'agglomerato, risanando i punti critici lungo la strada cantonale

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità della rete del traffico lento tra i due nuclei storici
- promozione dello sviluppo centripeto grazie alla migliore connessione della rete ML
- aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete
- riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali

Fattibilità

In attesa esito consultazione su progetto di massima di competenza comunale (Terre di Pedemonte)
Azzonamenti necessari
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)
Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

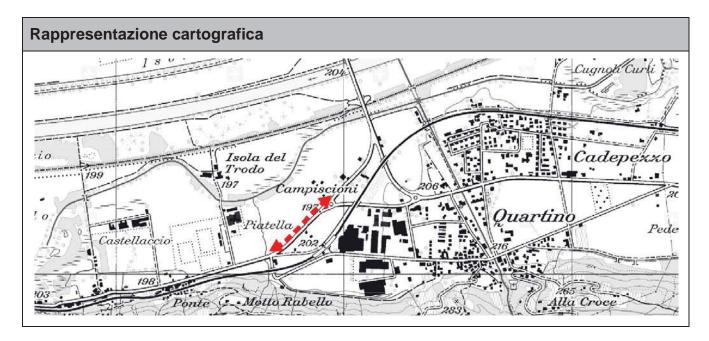
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti		

Formazione marciapiede ciclopedonale "Quartino"		Codice ARE:	Codice PA: ML 10	
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure				
Rapporto con PA 2				
Interesse misura	Locale			
Ente responsabile	Comunale			
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	- Localizzazione.		
Priorità	A	Gambarogno		

Costi e finanziamento			
Totale			
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)			
Quota Confederazione in altri ambiti			
Quota Cantone			
Quota Agglomerato			
Quota Comune			
Quota terzi			



Descrizione

Completamento marciapiede ciclopedonale in località Quartino

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Mobilità lenta*

Opportunità per l'agglomerato

- favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile nell'agglomerato, risanando i punti critici della rete e migliorandone l'attrattività
- la rete ciclabile viene estesa e completata, allargandone il bacino di utenza e la raggiungibilità dei poli di attrazione (Gambarogno, Quartino, Contone)

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità della rete del traffico lento
- promozione dello sviluppo centripeto grazie al completamento della rete ML
- aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete
- riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali

					•
Fatt	П	hı	П	ΠŤ	а

Progetto di massima a diposizione. La fattibilità è data.
Azzonamenti necessari
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)
Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

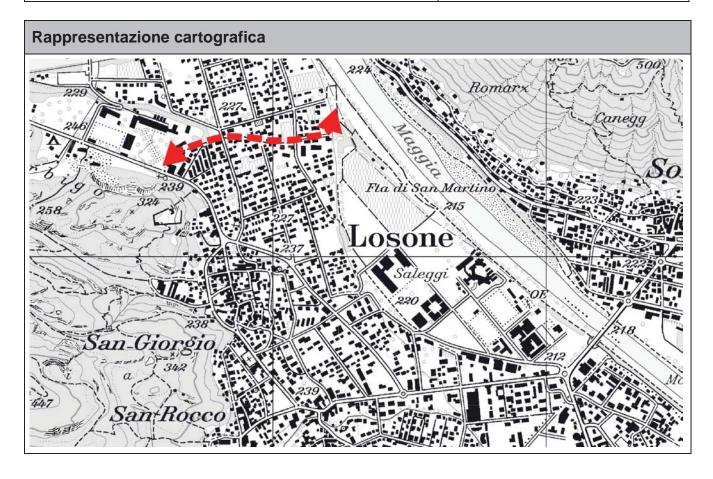
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti		

Collegamenti ciclabili Losone: "zona Arbigo - ciclopista sull'argine di sponda destra del fiume Maggia (ex ferrata)"		Codice ARE:	Codice PA: ML 11.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Losone		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Losone	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

L'intervento consiste nella realizzazione di un collegamento ciclabile tra la zona di Arbigo e la ciclopista sull'argine di sponda destra del fiume Maggia (ex ferrata).

Opportunità per l'agglomerato

- favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile nell'agglomerato, risanando i punti critici dell'asse (zona argine) e migliorandone l'attrattività
- la rete ciclabile viene estesa e completata, allargandone il bacino di utenza e la raggiungibilità dei poli di attrazione (fermate TP, scuole, posti di lavoro, commerci, aree svago, ...)

Benefici per l'agglomerato

Questo pacchetto di misure soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità della rete del traffico lento in un area attrattiva dell'agglomerato
- promozione dello sviluppo centripeto grazie alla migliore connessione della rete ML alla rete TP
- aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete
- riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali

Fattibilità

Progetto definitivo e studio preliminare commissionati dal Comune di Losone a disposizione.

Azzonamenti necessari

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

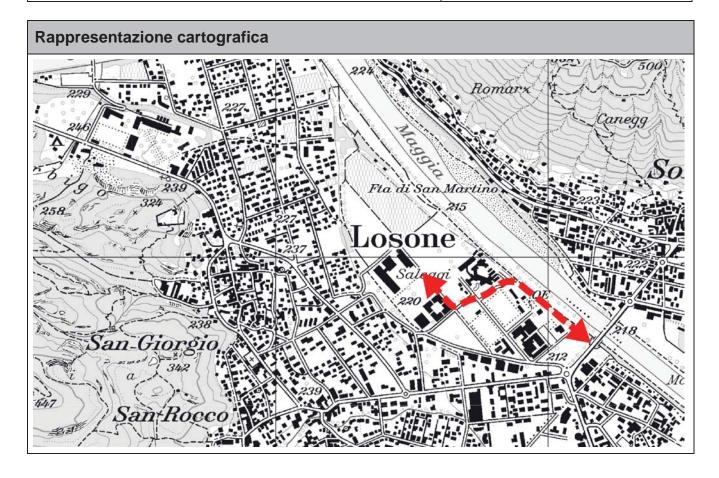
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti

Collegamenti ciclabili Losone: "Ponte Maggia - centro scolastico - ciclopista sull'argine di sponda destra del fiume Maggia"		Codice ARE:	Codice PA: ML 11.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Losone		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzazione.	
Priorità	A	Losone	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

L'intervento consiste nella modifica del tracciato del percorso ciclabile regionale n° 31 (Vallemaggia), nella tratta tra il Ponte Maggia, il centro scolastico di Losone e la ciclopista sull'argine di sponda destra del fiume Maggia.

Opportunità per l'agglomerato

- favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile nell'agglomerato, risanando i punti critici dell'asse (zona argine) e migliorandone l'attrattività
- la rete ciclabile viene estesa e completata, allargandone il bacino di utenza e la raggiungibilità dei poli di attrazione (fermate TP, scuole, posti di lavoro, commerci, aree svago, ...)

Benefici per l'agglomerato

Questo pacchetto di misure soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità della rete del traffico lento in un area attrattiva dell'agglomerato
- promozione dello sviluppo centripeto grazie alla migliore connessione della rete ML alla rete TP
- aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete
- riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali

Fattibilità

Progetto definitivo e studio preliminare commissionati dal Comune di Losone a disposizione.

Azzonamenti necessari

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

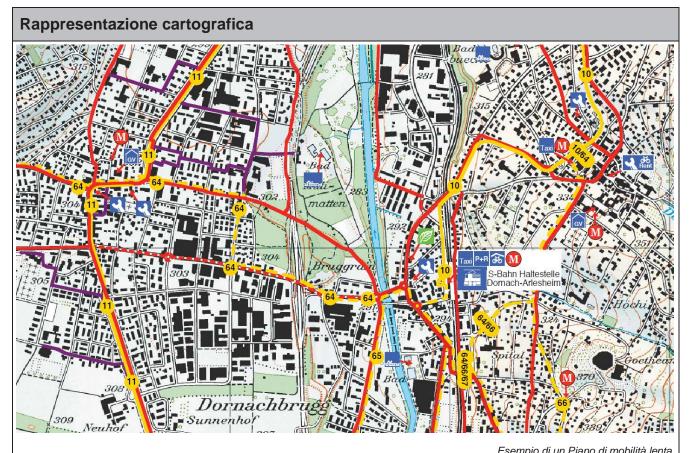
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti

Concezione di un Piano di mobilità lenta di agglomerato (carta della mobilità sostenibile)		Codice ARE:	Codice PA: ML 12	
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure				
Rapporto con PA 2			Localizzazione:	
Interesse misura				
Ente responsabile	Comuni CIT	Comuni CIT dell'area centrale e suburbana / periurbana del fondovalle e bassa Vallemaggia		
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022			
Priorità	A			

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Esempio di un Piano di mobilità lenta (Mobilitäts-Karte Birstal, estratto del comune di Reinach (BL) - <u>www.reinach-bl.ch</u>)

Descrizione

La misura consiste nella "messa in rete" dell'infrastruttura a destinazione della mobilità lenta, su scala di agglomerato, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità e la diffusione dell'esistenza di tali infrastrutture fra la popolazione del Locarnese.

Il risultato di questa messa in rete consiste nell'elaborazione di un Piano della mobilità lenta a scala di agglomerato, un piano cartaceo ma soprattutto un piano su supporto digitale costantemente aggiornato (pagina o sito internet) e facilmente accessibile, contenente tutte le informazioni riguardanti le infrastrutture esistenti a beneficio della mobilità lenta, e meglio:

- fermate e linee TP: nome fermata, ubicazione, offerta TP
- posteggi per cicli B+R presso le principali fermate del TP: ubicazione, numero stalli
- posteggi per cicli: ubicazione, numero stalli
- principali attrattori (commercio, amministrazione, istruzione/formazione, sanità, cultura, sport, svago, ...) nell'area centrale dell'agglomerato (Locarno, Muralto) e nelle aree suburbane e periurbane del fondovalle e della bassa Vallemaggia (Ascona Losone Terre di Pedemonte Avegno-Gordevio Minusio Tenero Gordola zona di Riazzino Cugnasco-Gerra)
- rete di sentieri
- rete di percorsi ciclabili
- postazioni della rete di Bikesharing (cf. misura ML 15: "Estensione progetto Bikesharing")
- postazioni Mobility CarSharing
- postazioni di ricarica veicoli elettrici
- (lista non esaustiva, si tratta di una misura evolutiva, in costante aggiornamento)

Opportunità per l'agglomerato

L'opportunità per l'agglomerato consiste nella diffusione su scala di agglomerato di informazioni pratiche e semplici per incitare la popolazione a spostarsi per mezzo della mobilità lenta per gli spostamenti quotidiani o per lo svago di prossimità.

Un Piano di mobilità lenta rappresenta un'iniziativa innovatrice a scala ticinese e ben si presta per l'agglomerato del Locarnese, dove la morfologia del territorio (fondovalle) favorisce gli spostamenti a piedi o in bicicletta.

Benefici per l'agglomerato

I benefici della misura consistono nella praticità di uno strumento come il Piano di mobilità lenta.

Grazie alla diffusione d'informazioni concernenti l'infrastruttura per la mobilità lenta, la popolazione del Locarnese beneficia direttamente di uno strumento valido e pratico per orientarsi e scegliere, là dove ritenuto opportuno e comodo, la mobilità lenta per gli spostamenti utilitari (recarsi alla stazione o alla fermata del bus per andare a scuola o al lavoro, ...) o per lo svago (tempo libero, sport, ...)

L'agglomerato beneficia indirettamente dalla misura grazie al riporto modale: più persone che si spostano a piedi e in bicicletta implica tendenzialmente meno automobili in circolazione e un trasporto pubblico meno affollato negli orari di punta.

Fattibilità

La fattibilità è data. Approfondimenti sono in corso.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione





A sinistra: Mobilitäts-Karte Birstal, 2a edizione, 2013 (fonte: Comune di Muttenz (BL) - www.muttenz.ch)



Bahnhof

Freibad
Zeltplatz
Jugendherberge
Grenzübergang

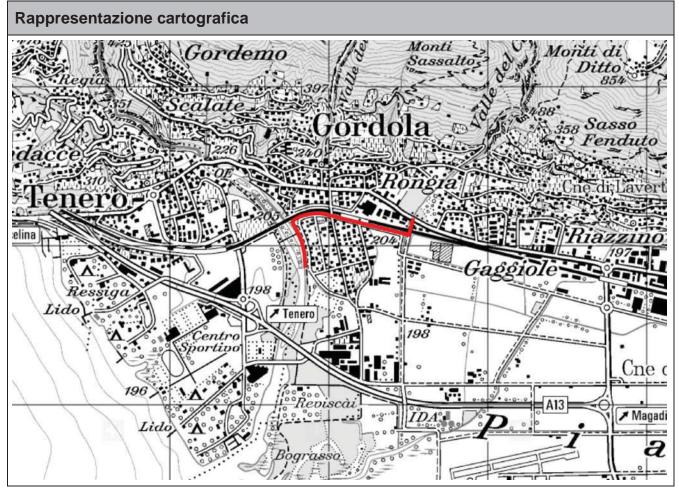
Velomechaniker/-händler Velopumpstation 24h Velovermietung Gemeindeverwaltung Station Personenschiffe Tramlinie mit Haltestelle
Buslinie mit Haltestelle
Radrouten
Radrouten/ Knoten; erhöhte
Aufmerksamkeit erforderlich

Radrouten mit Steigung Fusswege

A destra: estratto della legenda della Mobilitäts-Karte Birstal (fonte: www.ps-ing.ch)

Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "pista ciclabile Via al Fiume - fermata TILO - Via S. Gottardo a Gordola"		Codice ARE:	Codice PA: ML 13
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Gordola		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Loouiizzaziono.	
Priorità	A	Gordola	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

La misura prevede la realizzazione di un tratto di pista ciclabile lungo l'argine sinistro del fiume Verzasca, separato dalla strada (Via al Fiume). Attualmente tale tratto di pista ciclabile non è demarcato sufficientemente e la convivenza traffico lento / traffico individuale motorizzato non è attrattiva (calibro limitato della strada, nessuna protezione dei pedoni e/o dei ciclisti). Il tratto di percorso ciclabile prosegue verso est in direzione della fermata TILO di Gordola e di via alle Roviscaglie (ponte di attraversamento ferrovia, congiungendosi con Via S. Gottardo).

Si tratta di un breve tratto, alcune centinaia di metri, ma che ha un impatto molto positivo sul completamento e l'estensione della rete ciclabile del Locarnese, aumentandone la capillarità e migliorando l'accessibilità della fermata ferroviaria di Gordola e di conseguenza dei contenuti regionali nei dintorni (SMe di Gordola, centro di formazione SSIC, campo sportivo, Centro commerciale Tenero, ...). Tale intervento potrebbe essere apprezzato anche dai turisti della regione quale interessante alternativa al percorso ciclabile regionale della Vallemaggia (n° 31) il quale transita lungo il ponte dei pomodori (tratta Via alle Gerre / Via alle Brere). L'intervento prevede inoltre un nuovo tratto di pista ciclabile di congiunzione tra la passerella sul fiume Verzasca con la fermata ferroviaria di Gordola, lungo Via al Fiume.

Opportunità per l'agglomerato

- favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile nell'agglomerato, risanando i punti critici dell'asse a lago migliorandone l'attrattività
- la rete ciclabile viene estesa, allargandone il bacino di utenza e la raggiungibilità dei poli di attrazione (fermata ferroviaria, scuole, posti di lavoro, commerci, aree svago, ...)

Benefici per l'agglomerato

Questo pacchetto di misure soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità della rete del traffico lento in un area attrattiva (zona fiume Verzasca) dell'agglomerato
- promozione dello sviluppo centripeto grazie alla migliore connessione della rete ML alla rete TP (ferrovia)
- aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete
- riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali

Fattibilità

Progetto di massima elaborato dal Comune disponibile. La fattibilità è data.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

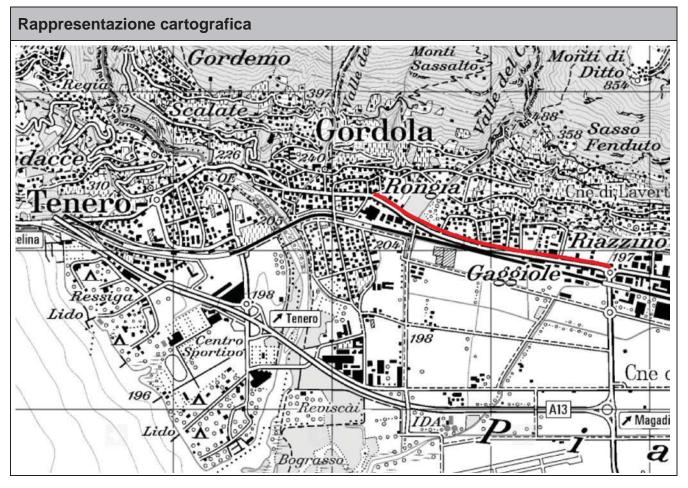
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti 3.00 Sezione m 110.00 (1:50)AC 8 N 30mn AC T 22 N 70mm AC 8 N 25mm AC T 18 N 45mm COMUNE DI GORDOLA Lombardi S3 S2 Planimetria e una sezione-tipo del progetto di ciclopista lungo l'argine sinistro del fiume Verzasca, Gordola (fonte: Lombardi SA)

Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato: "marciapiede ciclabile/pedonale lungo Via S. Gottardo a Gordola"		Codice ARE:	Codice PA: ML 14
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Gordola, Lavertezzo, Locarno	Localizzazione	
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2023-2026	Gordola, Lavertezzo (Piano),	
Priorità	В	Locarno	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Attualmente Via San Gottardo / Via Cantonale (asse stradale situato tra i Comuni di Gordola, Lavertezzo e Locarno) dispone in buona parte di marciapiedi e di corsie ciclabili su ambo i lati della carreggiata.

Una riqualifica della tratta permetterebbe di mettere in sicurezza la mobilità lenta costituendo un importante miglioramento dell'offerta a favore di pedoni e ciclisti, quale asse portante di collegamento tra i Comuni di Lavertezzo (Piano) e Gordola.

Con tale intervento aumentano l'attrattività e la sicurezza del percorso casa-scuola (Scuola Media) per numerosi allievi dei Comuni di Gordola e di Lavertezzo.

Opportunità per l'agglomerato

- favorire il più possibile la mobilità pedonale e ciclabile nell'agglomerato, risanando i punti critici dell'asse a lago migliorandone l'attrattività
- la rete ciclabile viene estesa, migliorando i collegamenti casa-scuola e utilitari tra Gordola e la rotonda di Riazzino

Benefici per l'agglomerato

Questo pacchetto di misure soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità della rete del traffico lento lungo un importante asse di transito dell'agglomerato (Via San Gottardo / Via Cantonale)
- promozione dello sviluppo centripeto grazie all'aumentata attrattività del tratto stradale di collegamento tra Gordola e la rotonda di Riazzino (fermata TILO)
- aumento della sicurezza del traffico lento grazie al potenziamento e messa in sicurezza della rete
- riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un vettore senza praticamente impatti ambientali

Fattibilità

Studio preliminare elaborato dal Comune disponibile. La fattibilità è data.

Tale misura è rafforzata dalla volontà del Municipio di Gordola di realizzare una zona 30 km/h nel quartiere delle Gaggiole, sito a monte di Via San Gottardo, e grazie all'indirizzo di realizzazione di ulteriore zona 30 km/h nel comparto Burio / S. Antonio (centro scolastico, casa anziani e chiesa).

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

• • •

Grado di consolidamento:

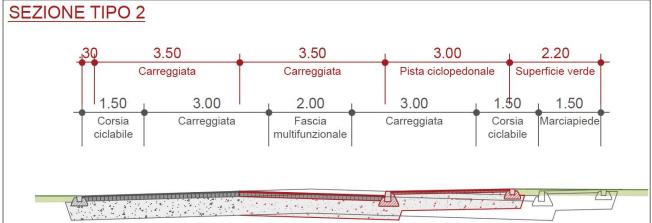
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti





Un estratto della planimetria e una sezione-tipo del progetto pista ciclabile Lavertezzo - Gordola, lungo Via San Gottardo (fonte: Comal SA)

Estensione progetto Bikesharing: Losone - Ascona - Muralto - Minusio - Tenero-Contra - Gordola - Cugnasco-Gerra - Lavertezzo (Piano)		Codice ARE:	Codice PA: ML 15
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure		Localizzazione:	
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile CIT, Comuni CIT toco			
Altri Enti coinvolti	Cantone	(Locarno, Losone, Ascona, Muralto, Minusio, Tenero-	
Orizzonte di realizzazione	e di realizzazione 2019-2022 Contra, Gordola, Cugnas		,
Priorità	A Gerra, Lavertezzo Piano)		

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		

Rappresentazione grafica





Esempi di postazioni Bikesharing a Locarno: foto a sinistra: centro cittadino (Largo F. Zorzi) foto a destra: comparto sportivo-tempo libero (lido) (foto: Studio Allievi)

Descrizione della misura

Descrizione

La parte maggiormente urbanizzata dell'agglomerato del Locarnese, nella sua parte centrale e di cintura (area centrale e suburbana) si estende su un territorio con una conformazione orografica sostanzialmente pianeggiante che favorisce gli spostamenti con la mobilità lenta (a piedi e in bicicletta).

Partendo dall'esperienza avviata in gennaio 2016 dalla Città di Locarno sul suo territorio, con 100 biciclette Bikesharing ripartite capillarmente in 15 postazioni - una della quali presso la stazione FFS di Locarno-Muralto, sussiste la possibilità di creare una rete di Bikesharing di agglomerato, sviluppata in modo capillare.

I Comuni interessati per una **prima fase** di estensione della rete Bikesharing avviata da Locarno, sono (in ordine alfabetico, con indicazione della popolazione, stato 31.12.2014 - fonte: Annuario statistico ticinese 2015, dati arrotondati):

-	Ascona	5'400 abitanti
-	Gordola	4'500 abitanti
-	Losone	6'500 abitanti
-	Minusio	7'300 abitanti
-	Muralto	2'800 abitanti
-	Tenero-Contra	2'800 abitanti
-	Locarno	15'700 abitanti
-	Cugnasco-Gerra	2'900 abitanti
-	Lavertezzo (Piano)	1'100 abitanti
-	TOTALE:	49'000 abitanti

La realizzazione di una rete di Bikesharing di agglomerato accresce l'attrattività dell'infrastruttura: più postazioni con biciclette significa maggiore attrattiva, poiché si aumentano, oltre il potenziale bacino di utenza (persone interessate), anche le destinazioni raggiungibili.

Un sistema Bikesharing di agglomerato permette di raggiungere in modo capillare quasi 50'000 abitanti, ovvero la maggior parte della popolazione dell'agglomerato del Locarnese.

Opportunità per l'agglomerato

Grazie alla proposta estensione del progetto Bikesharing, si promuove la mobilità lenta e, in modo particolare, quella ciclabile. Il sistema Bikesharing permette di coprire delle brevi distanze tra le principali fermate del TP dell'agglomerato e i principali punti di riferimento / attrattori di tipo lavorativo-formativo / commerciale / attrattori per lo sport-svago-cultura, ... (es. stazione FFS Locarno-Muralto, Piazza Grande Locarno, Centro regionale balneare, ...).

Benefici per l'agglomerato

Grazie ad un'offerta di Bikesharing di agglomerato si migliora l'intermodalità tra i vari modi e mezzi di trasporto a disposizione (TIM, TP e ML). Il Bikesharing contribuisce inoltre ad incentivare più persone ad utilizzare la bicicletta come mezzo di locomozione per i brevi spostamenti utilitari e per lo svago.

Fattibilità

Il mandato per il progetto di massima sarà attribuito a breve dalla CIT. La fattibilità è data.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

• • •

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione



(fonte: VELOSPOT - stato: marzo 2016)

Piani a favore della mobilità scolastica e della mobilità per persone anziane nei Comuni dell'agglomerato del Locarnese		Codice ARE:	Codice PA: ML 16
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Comuni		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	LOGAIIZZAZIONIC.	
Priorità	A	Comuni CIT	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		

Rappresentazione grafica





Descrizione della misura

Descrizione

La scheda è destinata a raccogliere e riassumere tutte le riflessioni alla base dello sviluppo dei Piani di mobilità scolastica (PMS) e dei Piani a favore della mobilità per anziani realizzati (o in fase di studio / progettazione) da parte di alcuni Comuni della CIT.

Opportunità per l'agglomerato

- favorire il più possibile la mobilità pedonale nell'agglomerato, con particolare riguardo agli utenti deboli (bambini e anziani)

- risanare punti critici della rete, garantendo continuità e migliorando l'attrattività della rete di mobilità lenta anche per gli utenti deboli. (bambini, anziani).

Benefici per l'agglomerato

Lo strumento PMS (Piano di mobilità scolastica) è un progetto cantonale destinato a promuovere la mobilità lenta e sostenibile come modalità di spostamento sul percorso casa-scuola. Il percorso casa-scuola è un momento importante nella vita dei bambini, durante il quale essi imparano a socializzare e ad esplorare il loro ambiente circostante. È dunque necessario che i Comuni dispongano di percorsi casa-scuola sicuri.

Gli anziani rappresentano una parte importante della popolazione dell'agglomerato del Locarnese. Nella città polo di Locarno, ad esempio, gli "over 65" sono oltre 3'500 (23% della popolazione). Nei Comuni del Locarnese, fra cui Ascona, Brissago, Orselina per citarne alcuni, tale percentuale è ancora maggiore. A tale quota sia aggiungono i numerosi visitatori, turisti, che soggiornano nella regione.

La realizzazione di Piani di mobilità a favore della mobilità scolastica e per gli anziani a vantaggio della percorribilità, della connettività e della sicurezza per gli spostamenti quotidiani ha un effetto positivo su tutto l'agglomerato poiché tramite tali Piani vengono evidenziati punti di forza e punti critici della rete di mobilità lenta, permettendo ai Comuni di allestire dei Piani di azione (o piani di intervento) per il loro risanamento e la loro messa in sicurezza.

Fattibilità

La fattibilità è data. La maggior parte dei Piani è adottata ed in fase di implementazione.

Trattandosi di interventi locali ed in parte già realizzate la misura non è soggetta a cofinanziamento da parte della Confederazione

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

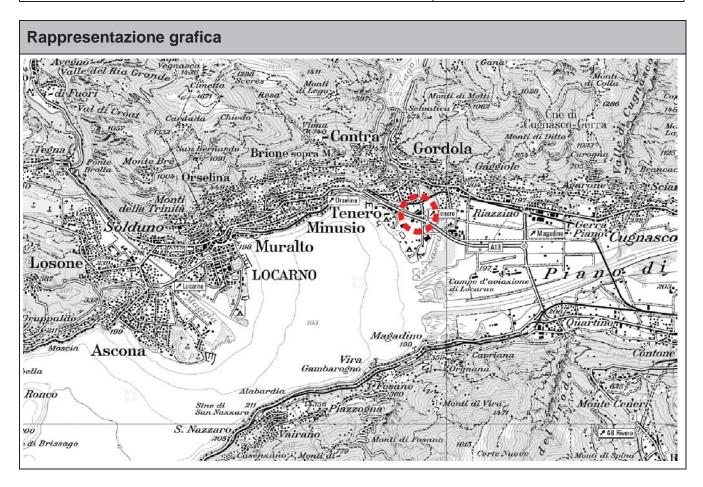
Inizio preparazione Inizio attuazione

Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti

Porta Est - Tenero (comparto ex cartiera)		Codice ARE:	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa CmP 2 (PALoc 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Comune		
Altri Enti coinvolti COOP, USTRA, CSNT		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	LOGAIIZZAZIONE.	
Priorità	A	Tenero-Contra	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

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.

L'abbandono di attività produttive storiche (cartiera), l'insediamento di grandi superfici di vendita (Coop), così come la stessa realizzazione della galleria Mappo-Morettina 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 contenuti di interesse socio-economico locale e regionale.

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.

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità A e B. Nel PALoc 3 la misura è posta in priorità A.

Opportunità per l'agglomerato

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.

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.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie alla riorganizzazione dello svincolo A13 e della rete di accesso al comparto ex-cartiera
- 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

- aumento della sicurezza del traffico, grazie alla realizzazione di infrastrutture di gestione dei flussi ed alla separazione delle tipologie di utenti
- riqualifica urbana e miglioramento condizioni ambientali (emissioni CO2, rumore)

Fattibilità

Progetto di massima commissionato dal Municipio di Tenero-Contra a disposizione. La fattibilità è data.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti Pris Baltusani Liscolo Baltusani Lisco

Introduzione modello UPI 50/30 a Losone, Tenero, Gordola, Cugnasco-Gerra, Lavertezzo (Piano)		Codice ARE:	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 2 (PALoc 2)		
Interesse misura	Locale	Ī	
Ente responsabile	Comuni interessati	Localizzazione:	
Altri Enti coinvolti		Losone, Tenero-Contra,	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Gordola, Cugnasco-Gerra,	
Priorità	A	Lavertezzo (Piano)	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		

Rappresentazione cartografica

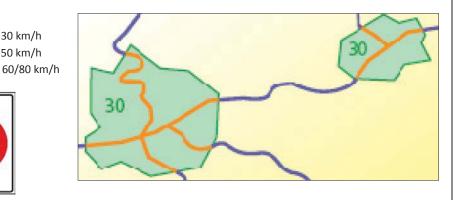
concetto UPI 50/30

strade a funzione di servizio:

30 km/h 50 km/h strade a orientamento traffico:

strade fuori località:





Descrizione della misura

Descrizione

Dal punto di vista della prevenzione degli incidenti, della sicurezza e della riqualifica generale degli spazi pubblici, il modello UPI 50/30 regola in modo ideale ed interessante le velocità di circolazione nell'abitato, distinguendo tra strade a funzione di servizio e strade a orientamento traffico.

Sulle strade a orientamento traffico, ovvero sugli assi principali da tenere attrattivi ed efficaci per lo scorrimento veicolare, si deve poter circolare a 50 km/h (limite generale di velocità). La sicurezza degli utenti della strada più deboli deve però essere garantita mediante adeguate misure di sistemazione e di moderazione/messa in sicurezza (passaggi pedonali sicuri, marciapiede, corsie ciclabili).

Le strade a funzione di servizio, ovvero le strade di raccolta secondarie e le strade di servizio locali, sono destinate a soddisfare le esigenze dei quartieri residenziali e sono perciò predestinate per l'introduzione della limitazione di velocità a 30 km/h e all'suo misto dello spazio stradale.

Il modello UPI 50/30 presuppone pertanto la determinazione di alcuni assi stradali principali di attraversamento dell'abitato quali "assi a orientazione traffico"; nel caso concreto dei Comuni di Losone, Tenero, Gordola, Cugnasco-Gerra e Lavertezzo (Piano) sono stati individuati i seguenti segmenti stradali:

```
    Ponte Maggia – Via Locarno
    Via Mezzana – Via Arbigo
    Via S. Materno – Arcegno
    Via S. Gottardo, Tenero
    Via S. Gottardo, Gordola
    Strada cantonale, Cugnasco
    Strada cantonale, Lavertezzo (Piano)
    TFM 2013 = 21'400 - 22'500 v/g
    TFM 2013 = 1'500 - 3'300 v/g
    TFM 2013 = 11'500 - 12'900 v/g
    TFM 2013 = 18'600 - 19'300 v/g
    TFM 2013 = 18'600 - 19'300 v/g
```

La restante rete stradale (la maggioranza) è ritenuta come "rete a funzione di servizio" dove possono essere applicati regimi di velocità inferiori a 50 km/h ed una gestione diversa dello spazio stradale; si garantisce di fatto una netta distinzione tra strade di scorrimento veicolare e strade a funzione di servizio in cui la qualità di vita costituisce l'elemento caratterizzante.

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità B. Nel PALoc 3 la misura è posta in priorità A.

Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- maggior qualità e vivibilità all'interno delle zone residenziali
- maggior sicurezza lungo le strade di servizio
- maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti)
- convogliamento del traffico in transito sugli assi predisposti e scoraggiamento del traffico parassitario
- creazione di spazi di relazione di qualità tra pubblico e privato

Benefici per l'agglomerato

I principali benefici che si potranno ottenere sono i seguenti:

- valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato
- introduzione del concetto di spazio condiviso all'interno dei quartieri residenziali
- aumento della sicurezza degli spazi pubblici
- scoraggiamento del traffico parassitario

Fattibilità

In attesa dell'esito degli studi preliminari commissionati dai singoli Municipi. La fattibilità è data.

Azzonamenti necessari

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Rete viaria e stazionamento*

Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Spiegazioni e	annrotond	imenti

Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento del nucleo (Cavigliano)		Codice ARE:	Codice PA: TIM 10.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 10 (PALoc 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Cantone, Comune TdP		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Terre di Pedemonte	

Costi e finanziamento	
Totale	
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)	
Quota Confederazione in altri ambiti	
Quota Cantone	
Quota Agglomerato	
Quota Comune	
Quota terzi	

Rappresentazione cartografica



Descrizione

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 lungo il segmento di strada cantonale in attraversamento del nucleo di Cavigliano.

Posa di segnaletica di attenzione (orizzontale e verticale) in corrispondenza dei punti in cui lo scambio tra veicoli resta difficoltoso e laddove interventi di allargamento non sono finanziariamente sostenibili.

La misura è stata presentata nel PALoc2, con priorità B. Nel PALoc3 la misura è posta in priorità A.

Opportunità per l'agglomerato

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 alfine di migliorare la qualità di vita dei residenti.

Con questi interventi è pertanto possibili ridurre l'effetto di "cesura", migliorare le condizioni di visibilità e di sicurezza in particolare per gli utenti più deboli (pedoni/ciclisti).

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.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, rete stradale) grazie a migliori condizioni di sicurezza ed alla fluidità del traffico
- promozione sviluppo centripeto degli insediamenti (qualità degli spazi pubblici), grazie alla riqualifica urbana ed alla maggiore attrattività del quartiere
- aumento della sicurezza generale, grazie agli interventi di moderazione del traffico e alla riduzione del limite di velocità lungo l'asse
- riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore), grazie alla riduzione delle velocità di circolazione ed alla promozione della mobilità lenta

Progettazione in fase avanzata; in attesa consegna progetto definitivo.

Azzonamenti necessari

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento del nucleo (Verscio)		Codice ARE:	Codice PA: TIM 10.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 10 (PALoc 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Cantone, Comune TdP	1	
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Terre di Pedemonte	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

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 lungo la strada cantonale in attraversamento del nucleo di Verscio.

Posa di segnaletica di attenzione (orizzontale e verticale) in corrispondenza dei punti in cui lo scambio tra veicoli resta difficoltoso e laddove interventi di allargamento non sono finanziariamente sostenibili.

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità B. Nel PALoc 3 la misura è posta in priorità A.

Opportunità per l'agglomerato

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 alfine di migliorare la qualità di vita dei residenti.

Con questi interventi è pertanto possibili ridurre l'effetto di "cesura", migliorare le condizioni di visibilità e di sicurezza in particolare per gli utenti più deboli (pedoni/ciclisti).

Questo intervento, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza lungo gli assi stradali principali in attraversamento del nucleo storico, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, rete stradale) grazie a migliori condizioni di sicurezza ed alla fluidità del traffico
- promozione sviluppo centripeto degli insediamenti (qualità degli spazi pubblici), grazie alla riqualifica urbana ed alla maggiore attrattività del quartiere
- aumento della sicurezza generale, grazie agli interventi di moderazione del traffico e alla riduzione del limite di velocità lungo l'asse
- riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore), grazie alla riduzione delle velocità di circolazione ed alla promozione della mobilità lenta

In attesa esito dello studio preliminare commissionato dal Municipio di Terre di Pedemonte

Azzonamenti necessari

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Messa in sicurezza di Via Dr. G. Varesi, Locarno		Codice ARE:	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 11 (PALoc 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Locarno		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022 / 2023-2026	Localizzazione.	
Priorità	A/B	Locarno	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

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 lungo il segmento di strada comunale.

Opportunità per l'agglomerato

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.

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.

La misura è stata presentata nel PALoc 2, con priorità B. Nel PALoc 3 la misura è posta in priorità A.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, rete stradale) grazie a migliori condizioni di sicurezza ed alla fluidità del traffico
- promozione sviluppo centripeto degli insediamenti (qualità degli spazi pubblici), grazie alla riqualifica urbana ed alla maggiore attrattività del quartiere
- aumento della sicurezza generale, grazie agli interventi di moderazione del traffico e alla riduzione del limite di velocità lungo l'asse
- riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore), grazie alla riduzione delle velocità di circolazione ed alla promozione della mobilità lenta

Fattibilità

In attesa esito studio preliminare commissionato dal Municipio di Locarno

Azzonamenti necessari

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Messa in sicurezza di Via R. Simen, Minusio e Via G. Nessi, Muralto		Codice ARE:	Codice PA: TIM 13
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 13 (PALoc 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Minusio e Muralto		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Loodii ZZaziono.	
Priorità	A	Minusio, Muralto)

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Ridefinizione dell'assetto stradale dell'asse Via R. Simen-Via G. Nessi a Minusio-Muralto 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 locale 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.

La misura è stata presentata nel PALoc2, con priorità B. Nel PALoc3 la misura è posta in priorità A.

Opportunità per l'agglomerato

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. 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.

Questo intervento risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e di riduzione dell'incidentalità, già evidenziate a livello di analisi dello stato attuale.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, rete stradale) grazie a migliori condizioni di sicurezza ed alla fluidità del traffico ed all'uso misto dello spazio pubblico
- promozione sviluppo centripeto degli insediamenti (qualità degli spazi pubblici), grazie alla riqualifica urbana ed alla maggiore attrattività del quartiere
- aumento della sicurezza generale, grazie agli interventi di moderazione del traffico e alla riduzione del limite di velocità lungo l'asse (ZONA 30 parziale)
- riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore), grazie alla riduzione delle velocità di circolazione ed alla promozione della mobilità lenta

Fattibilità

I Municipi hanno elaborato uno studio preliminare, attualmente oggetto di consultazione in vista di una sua sperimentazione parziale.

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Messa in sicurezza delle tratte pericolose innesto Centro scolastico Ronchini di Aurigeno		Codice ARE:	Codice PA: TIM 14
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 14 (PALoc 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Cantone, Comune		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Aurigeno (Maggia)	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		

Descrizione

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.

La misura è stata presentata nel PALoc2, con priorità C. Nel PALoc3 la misura è posta in priorità A.

Opportunità per l'agglomerato

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.

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.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, rete stradale) grazie a migliori condizioni di sicurezza, ad una migliore gestione dei flussi al nodo ed alla fluidità del traffico lungo l'asse principale
- aumento della sicurezza generale, grazie agli interventi di gestione del traffico e di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali
- riduzione dell'impatto ambientale (emissioni CO2, rumore), grazie alla riduzione delle velocità di circolazione ed alla promozione della mobilità lenta

Fattibilità

Progetto di massima disponibile. La fattibilità è data.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Galleria Moscia - Acapulco		Codice ARE:	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 17 (PALoc 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	CIT	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	> 2026	_ LOGAIIZZAZIOTIC.	
Priorità	С	Ascona, Brissago, Locarno	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

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.

Opportunità per l'agglomerato

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 per l'agglomerato

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:

- 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

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.

Fattibilità

Approfondimento di fattibilità / sostenibilità in corso.

Azzonamenti necessari

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti

L'analisi dell'ARE consente di valutare la proposta di una strada di circonvallazione in ambito urbano, un aggiramento "classico" di un insediamento con l'obiettivo di sgravare il carico veicolare all'interno della località e favorire uno sviluppo insediativo sostenibile e di qualità.

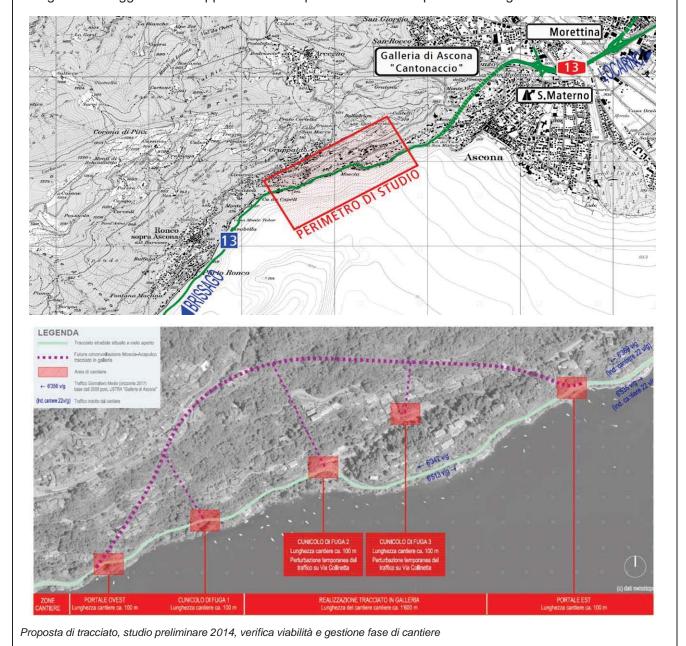
In questo senso, l'ARE ha fornito una metodologia di valutazione della sostenibilità di tali circonvallazioni su cui si basano tutte le analisi eseguite nell'ambito dell'erborazione dei PA.

La sistemazione della tratta di strada litoranea Moscia - Acapulco non risponde tuttavia a tale necessità; in questo caso il bisogno di realizzare una galleria di aggiramento scaturisce da un'esigenza di messa in sicurezza a fronte di un'instabilità geologica evidente e marcata, come pure dalla volontà di migliorare in modo tangibile le condizioni di mobilità lenta e di conduzione del TP in questa porzione di territorio.

Occorre ricordare che negli ultimi anni, a più riprese e l'ultima volta nel 2014, la litoranea è stata chiusa a causa di una frana e scoscendimenti di materiale. Le ripercussioni sul traffico sono state importanti, con congestionamenti repentini in tutto l'agglomerato del Locarnese.

Il percorso Porto Ronco - Ronco s./ Ascona - Arcegno - Losone non costituisce e potrà mai costituire una valida alternativa all'asse della litoranea, sia per configurazione, sia per geometria e contesto attraversato (strada di montagna, attraversamento di nuclei abitati, transito VP proibitivo, ...).

I potenziali danni arrecati all'economia e all'attrattività dell'agglomerato del Locarnese da eventi naturali importanti quali frane, smottamenti di terreno a seguito di nubifragi, interruzione o distruzione di tratte della strada litoranea, sono ingenti e rappresentano dei punti critici notevoli per l'agglomerato. Per questa ragione la sistemazione della tratta Ascona-Moscia - Ronco-Acapulco tramite la realizzazione di una galleria di aggiramento rappresenta un'importante necessità per tutta la regione.



Riorganizzazione della viabilità a Solduno		Codice ARE:	Codice A: TIM 18
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa INF 18 (PALoc 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Cantone, Locarno		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Locarno, Solduno	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		

Descrizione

Nell'ambito dell'allestimento del Programma di agglomerato del Locarnese di 2a generazione (PALoc2), il Dipartimento del territorio con il supporto dei Comuni coinvolti si era chinato sui problemi di viabilità e sicurezza lungo tratta Solduno-Ponte Brolla, sviluppando una serie di possibili misure sia a livello di mobilità privata, di trasporto pubblico e mobilità lenta.

A fronte dell'assenza di verifiche approfondite, il PALoc2 si era tuttavia limitato a proporre concetti generali ed indirizzi di progetto da sviluppare e consolidare in fase di programma successivo; in particolare, per il comparto oggetto di studio, è stata ritenuta in lista C la MISURA INF18; questa misura non forniva indirizzi concreti ma rimandava alla necessità di avviare uno studio di fattibilità ed opportunità destinato ad individuare nuove possibili soluzioni di tracciato meno onerose per l'aggiramento del nucleo di Solduno, in alternativa alla soluzione che prevedeva un nuovo ponte sul fiume Maggia.

Con questo intervento, oltre al miglioramento della viabilità privata e pubblica da/per le Valli, ci si prefigge la ricucitura dell'abitato di Solduno, come pure il miglioramento della sicurezza degli spostamenti pedonali e ciclabili. Parallelamente si ritiene che la ricerca di una soluzione soddisfacente alla gestione del traffico lungo la direttrice principale Ponte Maggia-Ponte Brolla non è sostenibile senza una riflessione estesa ad un perimetro più ampio, con il coinvolgimento e la ridefinizione anche dell'assetto viario locale interno a Solduno.

La misura riprendere le riflessioni già effettuate in passato sul tema della viabilità all'interno del comparto di Solduno (comparto delimitato da Via Vigizzi, Via Vallemaggia, Via Varenna, Via Simen), con l'obiettivo di individuare un possibile scenario di riorganizzazione della viabilità e della mobilità in generale onde migliorare le condizioni di spostamento all'interno del comparto e la qualità di vita di chi vi risiede.

La misura è stata presentata nel PALoc2, con priorità C. Nel PALoc3 la misura è posta in priorità A.

Opportunità per l'agglomerato

Benefici per l'agglomerato

Fattibilità

Studio preliminare commissionato dal Municipio di Locarno in corso. In attesa esito. Consegna pianificata per giugno 2016.

Azzonamenti necessari

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Situazione nel Piano direttore cantonale

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Riorganizzazione della viabilità e del nodo intermodale di Ponte Brolla		Codice ARE:	Codice PA: TIM 19
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2 Ripresa INF 19 (PALoc 2)			
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Locarno, Terre di Pedemonte	- - Localizzazione:	
Altri Enti coinvolti	CIT, FART	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Ponte Brolla (Locarno / Terre d	
Priorità	A	Pedemonte)	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Sistemazione e messa in sicurezza del nodo di Ponte Brolla (misura già prevista dal PTLV).

La misura è stata presentata nel PALoc2, con priorità C. Nel PALoc3 la misura è posta in priorità A.

Elementi principali che caratterizzano la misura:

- il flusso veicolare principale si sviluppa sempre lungo l'attuale asse cantonale PA407.2, con innesti secondari da/per le Terre di Pedemonte/Onsernone e da/per il comparto residenziale delle Vattagne
- l'innesto da/per le Terre di Pedemonte/Onsernone è gestito come incrocio tradizionale (dare precedenza) e beneficia di corsie di preselezione distinte per tutti i movimenti secanti secondari (svolta a destra verso Solduno, a sinistra verso la Valle Maggia, a sinistra da Solduno verso 3 Terre)
- l'intersezione resta condizionata solo parzialmente dalla presenza del passaggio a livello FART Centovallina, in quanto le nuove preselezioni favoriscono le direttrici da/per le 3 Terre anche in caso di barriere abbassate
- la continuità dei camminamenti pedonali è garantita lato a monte del ponte sul fiume, con collegamento tra fermata BUS e stazione FART; il passaggio pedonale è demarcato a monte della ferrovia
- i posteggi pubblici a valle della strada cantonale (11 stalli) sono eliminati; un nuovo posteggi P+R (40 stalli) è predisposto a monte della ferrovia con collegamenti pedonali diretti da/per stazione



Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Rete viaria e stazionamento*

Opportunità per l'agglomerato

Miglioramento della sicurezza e dell'attrattività del nodo intermodale, come pure della qualità degli accessi ciclopedonali attorno e verso il nodo.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

- miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (TL, TP, rete stradale) grazie al miglioramento del nodo intermodale di Ponte Brolla che contribuisce all'ottimizzazione della catena dei trasporti
- miglioramento della qualità dei trasporti pubblici e grazie al 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 sicurezza per pedoni / ciclisti, utenti del TP (Centovallina e bus) e automobilisti
- 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

	•		• •	•
Fatt	п	n	18	2
і ац	ш	U I	IL	а

Studio preliminare disponibile. La fattibilità è data.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti		

della viabilità de	Misure di miglioria / messa in sicurezza della viabilità della tratta Solduno - Ponte Brolla		Codice PA: TIM 20
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA3		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Locarno, Terre di Pedemonte		
Altri Enti coinvolti	CIT	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Locarno, Terre di Pedemonte	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

La strada cantonale PA407.2 Solduno - Ponte Brolla ha una funzione di strada di collegamento principale tra l'agglomerato e le Valli, asse strutturante su cui si agganciano tutti gli innesti secondari da/per i quartieri residenziali adiacenti. Nel 2012, poco meno di 12'700 v/giorno hanno percorso la strada cantonale in esame (TGM traffico giornaliero medio nelle 2 direzioni).

L'asse si caratterizza per un tracciato leggermente sinuoso, dove la configurazione dell'assetto stradale è variabile e fortemente condizionata dalla presenza di manufatti, dove la sicurezza e l'incrocio tra veicoli pesanti circolanti in direzione opposta non è sempre garantita, dove la circolazione delle biciclette rappresenta una situazione fortemente a rischio e conflittuale

Da rilevare che questa situazione, ereditata dal passato, lascia poco margine di manovra a fronte della morfologia del territorio, costruito e non, e della presenza di forti condizionamenti naturali ai suoi margini (fiume, montagna). Si sottolinea pure l'assenza di continuità per la mobilità lenta, nel senso che la presenza di marciapiedi è garantita unicamente lungo alcuni segmenti dell'asse (quelli adiacenti ai comparti edificati) e solo su un lato della carreggiata, mentre per i ciclisti non è predisposta alcuna infrastruttura o segnalazione specifica

Su questa base, le riflessioni sviluppate a livello di studio preliminare hanno permesso di individuare alcune possibili opzioni d'intervento destinate da un lato a migliorare le condizioni di viabilità lungo il segmento Solduno - Ponte Brolla (in particolare a livello di incrocio tra veicoli pesanti circolanti nelle due direzioni) e dall'altro a favorire la gestione e sicurezza della mobilità lenta.

La misura si caratterizza per un intervento infrastrutturale limitato ai punti critici dell'asse, ossia dove oggi la sicurezza non è garantita (punti neri); destinato a garantire un calibro stradale minimo di 7.00 m, secondo i parametri cantonali e senza corsia ciclabile laterale.

Il transito delle biciclette è mantenuto possibile lungo tutta la tratta compresa tra Solduno e Ponte Brolla, sul sedime stradale, senza tuttavia una segnaletica orizzontale/verticale specifica; parallelamente la misura prevede di promuovere l'utilizzo dei percorsi di sponda destra della Maggia, non solo per lo svago ma anche e soprattutto per gli spostamenti utilitari.

Opportunità per l'agglomerato

- miglioramento della sicurezza generale della rete di interesse regionale (collegamento valli periferiche
 centro agglomerato), ed in particolare di punti critici ritenuti come punti neri ai sensi VSS 641 724
- miglioramento della viabilità e conduzione del TP (linee bus regionali)

Benefici per l'agglomerato

Fattibilità

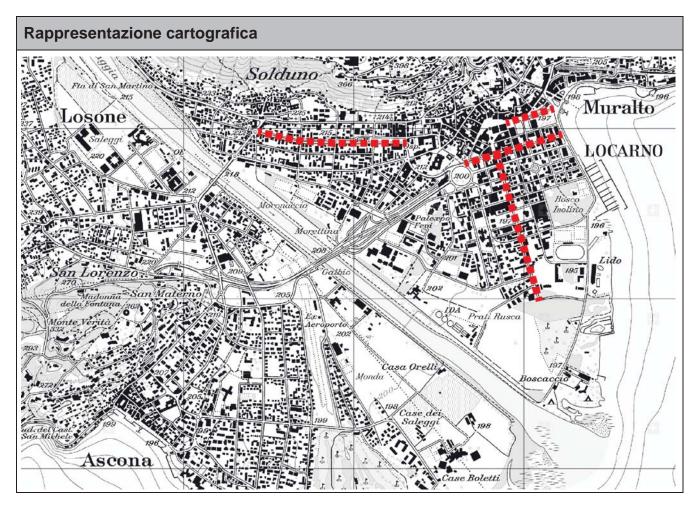
Studio preliminare elaborato dal DT a disposizione. La fattibilità è data.

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Riqualifica assi (Locarno)	(2004)		Codice PA: TIM 21.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Cantone, Locarno		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022 / 2023-2026	Loodii Laziono.	
Priorità	A/B	Locarno	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Riqualifica degli assi urbani principali quale elemento strutturante del tessuto edificato e recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del trasporto pubblico. La misura permette di identificare e sviluppare le singole tratte degli assi stradali, favorendo una sua lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche distinte e specifiche del contesto attraversati, come pure incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale. Sono oggetto di tale misura i seguenti assi stradali:

Via B. Luini
 Via A. Franzoni
 Largo F. Zorzi
 Via S. Balestra
 TFM 2013 6'400 v/g
 TFM 2013 7'400 v/g
 TFM 2013 300 v/g
 TFM 2013 1'600 v/g

È auspicabile che gli interventi infrastrutturali sull'asse (corsie preferenziali bus, interventi ai nodi, filtri per dosaggio traffico) e gli interventi urbanistici di densificazione lungo gli assi urbani, includano anche una riqualifica di qualità degli spazi stradali e pedonali di relazione tra pubblico e privato.

Le opportunità della misura sono:

- maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti)
- migliore fluidità per il trasporto pubblico
- creazione di uno spazio di relazione di qualità tra pubblico e privato
- maggior qualità e vivibilità degli assi stradali

Benefici per l'agglomerato

I principali benefici che si potranno ottenere sono i seguenti:

- valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato
- introduzione del concetto di spazio condiviso
- aumento della sicurezza degli spazi pubblici
- riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura
- aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento

Fattibilità

Studi preliminari commissionati dal Municipio di Locarno in corso. In attesa esito. Consegna pianificata per giugno 2016. Successiva definizione delle priorità A / B.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

• • •

Grado di consolidamento:

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

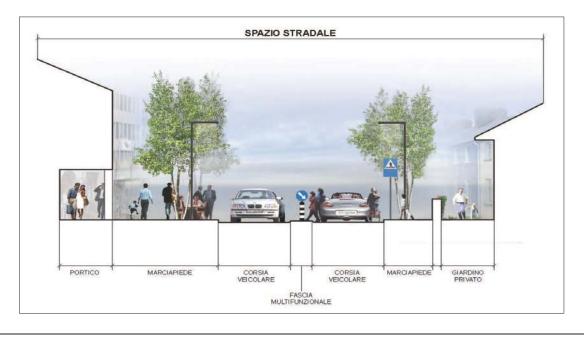
Spiegazioni e approfondimenti

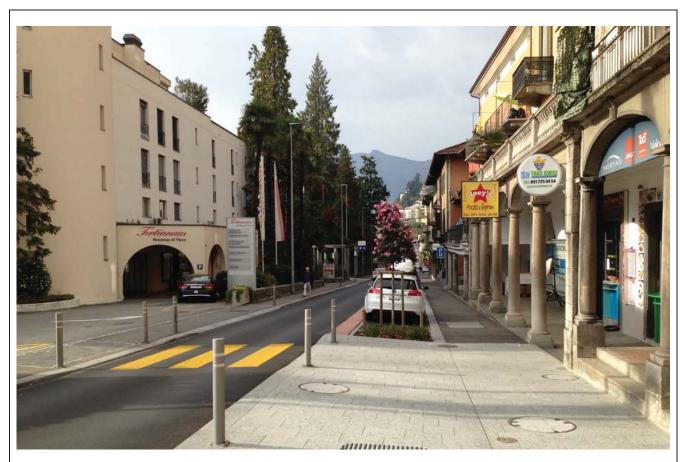
L'introduzione del concetto di "asse urbano", quale elemento strutturante del tessuto edificato e di conduzione della mobilità, costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA3 per favorire la riqualifica dello spazio stradale ed il suo recupero come spazio pubblico condiviso e di identificazione.

Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico privato e pubblico lungo le strade cantonali rimangono prioritari, con la riqualifica dell'asse urbano va data altrettanta attenzione alla cura e alla valorizzazione dell'insieme del tessuto edificato adiacente, a beneficio della vivibilità e dell'attrattività dei quartieri attraversati e del benessere di tutti gli utenti dello spazio pubblico. Tale riqualifica diventa a tutti gli effetti una forma di promozione dello sviluppo degli insediamenti, sia diretta, quale valorizzazione degli spazi pubblici, sia indiretta, in quanto può diventare il motore per il rinnovamento di interi quartieri centrali, con la restituzione, laddove è andata persa, di una valenza multifunzionale.

La concezione dello spazio stradale deve garantire e ristabilire pertanto un equilibrio tra questi interessi e bisogni. L'esercizio è pertanto finalizzato a:

- garantire e migliorare nel suo complesso la funzionalità e l'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori (residenti, commercianti, passanti, ...), favorendo la vivibilità della zona abitativa, la permeabilità dello spazio pubblico e la convivenza fra i diversi utenti della strada
- garantire e migliorare la sicurezza (oggettiva e soggettiva) degli utenti, conducenti, ciclisti o pedoni
- garantire e migliorare la fluidità del traffico ed in particolare il regolare esercizio dei trasporti pubblici
- ridurre le emissioni atmosferiche e foniche, a vantaggio di una migliore qualità dell'aria e vivibilità dei quartieri adiacenti allo spazio pubblico





Muralto, Via S. Gottardo, strada cantonale



Birmensdorf (ZH), strada cantonale



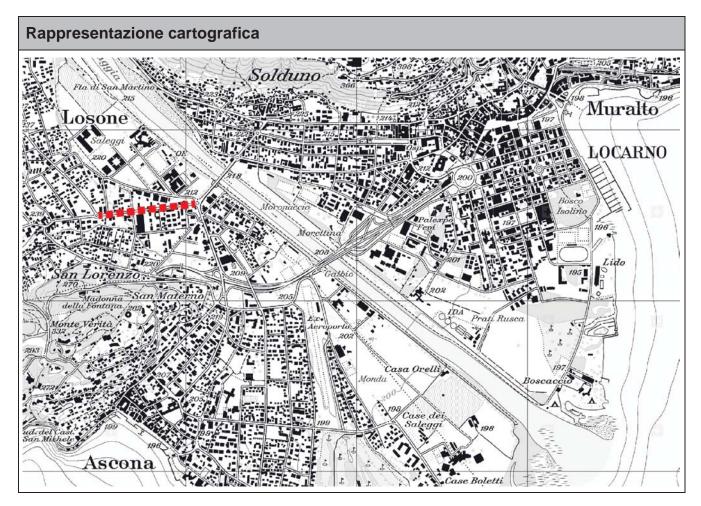
La Tour-de-Trême / Bulle (FR), strada cantonale



Sementina, Via al Ticino, strada cantonale

Riqualifica assi (Losone)	(2000)		Codice PA: TIM 21.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Cantone, Losone		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzaziono.	
Priorità	A	Losone	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Riqualifica dell'asse urbano principale quale elemento strutturante del tessuto edificato e recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del trasporto pubblico. La misura permette di identificare e sviluppare le singole tratte degli assi stradali, favorendo una lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche distinte e specifiche del contesto attraversati, come pure incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale. È oggetto di tale misura il seguente asse stradale:

- Via Locarno

TFM 2013 21'200 v/g

È auspicabile che gli interventi infrastrutturali sull'asse (corsie preferenziali bus, interventi ai nodi, filtri per dosaggio traffico) e gli interventi urbanistici di densificazione lungo l'assi urbano, includano anche una riqualifica di qualità degli spazi stradali e pedonali di relazione tra pubblico e privato.

Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti)
- migliore fluidità per il trasporto pubblico
- creazione di uno spazio di relazione di qualità tra pubblico e privato
- maggior qualità e vivibilità degli assi stradali

Benefici per l'agglomerato

I principali benefici che si potranno ottenere sono i seguenti:

- valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato
- introduzione del concetto di spazio condiviso
- aumento della sicurezza degli spazi pubblici
- riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura
- aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento

Fattibilità

Studio preliminare commissionato dal Municipio di Losone in corso. In attesa esito. Consegna pianificata aprile 2016

Azzonamenti necessari

..

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

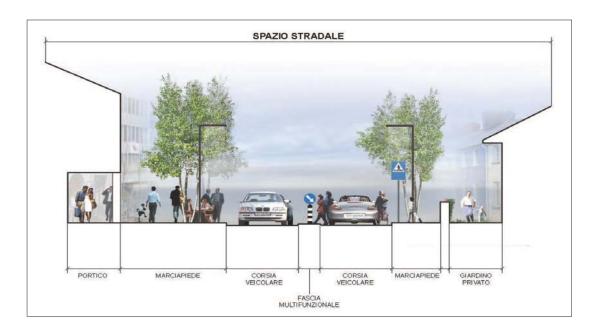
Spiegazioni e approfondimenti

L'introduzione del concetto di "asse urbano", quale elemento strutturante del tessuto edificato e di conduzione della mobilità, costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA3 per favorire la riqualifica dello spazio stradale ed il suo recupero come spazio pubblico condiviso e di identificazione.

Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico privato e pubblico lungo le strade cantonali rimangono prioritari, con la riqualifica dell'asse urbano va data altrettanta attenzione alla cura e alla valorizzazione dell'insieme del tessuto edificato adiacente, a beneficio della vivibilità e dell'attrattività dei quartieri attraversati e del benessere di tutti gli utenti dello spazio pubblico. Tale riqualifica diventa a tutti gli effetti una forma di promozione dello sviluppo degli insediamenti, sia diretta, quale valorizzazione degli spazi pubblici, sia indiretta, in quanto può diventare il motore per il rinnovamento di interi quartieri centrali, con la restituzione, laddove è andata persa, di una valenza multifunzionale.

La concezione dello spazio stradale deve garantire e ristabilire pertanto un equilibrio tra questi interessi e bisogni. L'esercizio è pertanto finalizzato a:

- garantire e migliorare nel suo complesso la funzionalità e l'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori (residenti, commercianti, passanti, ...), favorendo la vivibilità della zona abitativa, la permeabilità dello spazio pubblico e la convivenza fra i diversi utenti della strada
- garantire e migliorare la sicurezza (oggettiva e soggettiva) degli utenti, conducenti, ciclisti o pedoni
- garantire e migliorare la fluidità del traffico ed in particolare il regolare esercizio dei trasporti pubblici
- ridurre le emissioni atmosferiche e foniche, a vantaggio di una migliore qualità dell'aria e vivibilità dei quartieri adiacenti allo spazio pubblico





Muralto, Via S. Gottardo, strada cantonale



Birmensdorf (ZH), strada cantonale



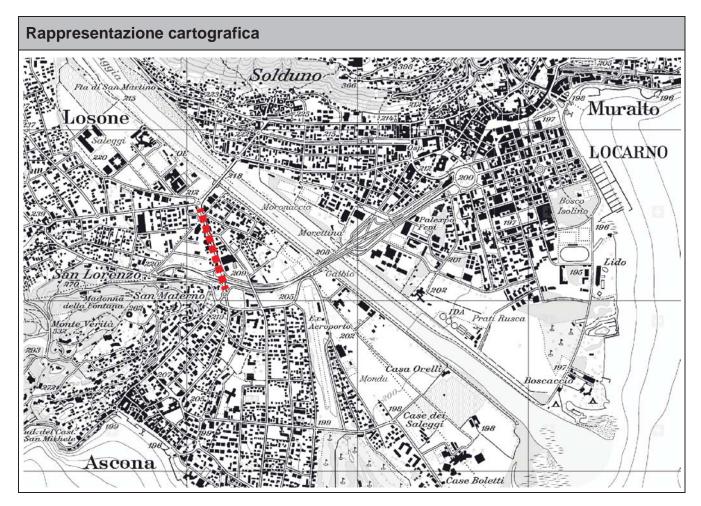
La Tour-de-Trême / Bulle (FR), strada cantonale



Sementina, Via al Ticino, strada cantonale

Riqualifica assi (Ascona)	urbani nell'agglomerato	Codice ARE:	Codice PA: TIM 21.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Cantone, Ascona		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzaziono.	
Priorità	A	Ascona	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Riqualifica dell'asse urbano principale quale elemento strutturante del tessuto edificato e recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del trasporto pubblico. La misura permette di identificare e sviluppare le singole tratte degli assi stradali, favorendo una lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche distinte e specifiche del contesto attraversati, come pure incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale. È oggetto di tale misura il seguente asse stradale:

- Via Locarno

TFM 2013 22'500 v/g

È auspicabile che gli interventi infrastrutturali sull'asse (corsie preferenziali bus, interventi ai nodi, filtri per dosaggio traffico) e gli interventi urbanistici di densificazione lungo l'assi urbano, includano anche una riqualifica di qualità degli spazi stradali e pedonali di relazione tra pubblico e privato.

Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti)
- migliore fluidità per il trasporto pubblico
- creazione di uno spazio di relazione di qualità tra pubblico e privato
- maggior qualità e vivibilità degli assi stradali

Benefici per l'agglomerato

I principali benefici che si potranno ottenere sono i seguenti:

- valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato
- introduzione del concetto di spazio condiviso
- aumento della sicurezza degli spazi pubblici
- riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura
- aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento

Fattibilità

Studio preliminare commissionato dal Municipio di Ascona in corso. In attesa esito. Consegna pianificata aprile 2016

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

• • •

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

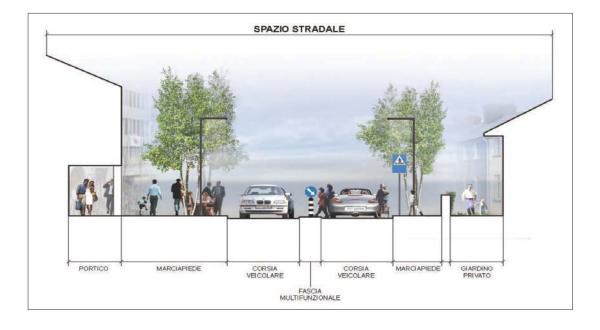
Spiegazioni e approfondimenti

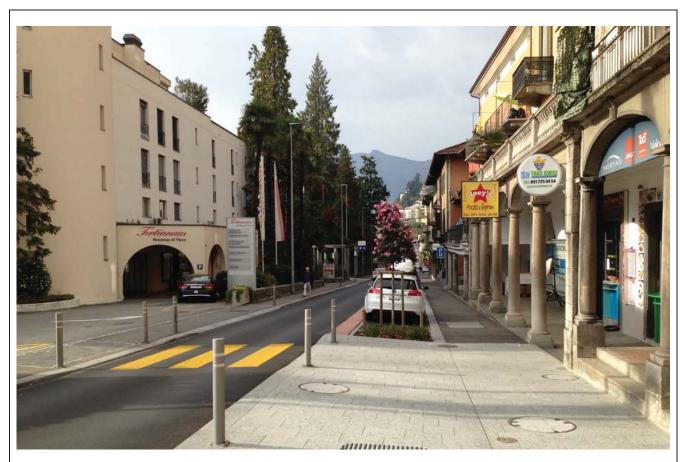
L'introduzione del concetto di "asse urbano", quale elemento strutturante del tessuto edificato e di conduzione della mobilità, costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA3 per favorire la riqualifica dello spazio stradale ed il suo recupero come spazio pubblico condiviso e di identificazione.

Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico privato e pubblico lungo le strade cantonali rimangono prioritari, con la riqualifica dell'asse urbano va data altrettanta attenzione alla cura e alla valorizzazione dell'insieme del tessuto edificato adiacente, a beneficio della vivibilità e dell'attrattività dei quartieri attraversati e del benessere di tutti gli utenti dello spazio pubblico. Tale riqualifica diventa a tutti gli effetti una forma di promozione dello sviluppo degli insediamenti, sia diretta, quale valorizzazione degli spazi pubblici, sia indiretta, in quanto può diventare il motore per il rinnovamento di interi quartieri centrali, con la restituzione, laddove è andata persa, di una valenza multifunzionale.

La concezione dello spazio stradale deve garantire e ristabilire pertanto un equilibrio tra questi interessi e bisogni. L'esercizio è pertanto finalizzato a:

- garantire e migliorare nel suo complesso la funzionalità e l'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori (residenti, commercianti, passanti, ...), favorendo la vivibilità della zona abitativa, la permeabilità dello spazio pubblico e la convivenza fra i diversi utenti della strada
- garantire e migliorare la sicurezza (oggettiva e soggettiva) degli utenti, conducenti, ciclisti o pedoni
- garantire e migliorare la fluidità del traffico ed in particolare il regolare esercizio dei trasporti pubblici
- ridurre le emissioni atmosferiche e foniche, a vantaggio di una migliore qualità dell'aria e vivibilità dei quartieri adiacenti allo spazio pubblico





Muralto, Via S. Gottardo, strada cantonale



Birmensdorf (ZH), strada cantonale



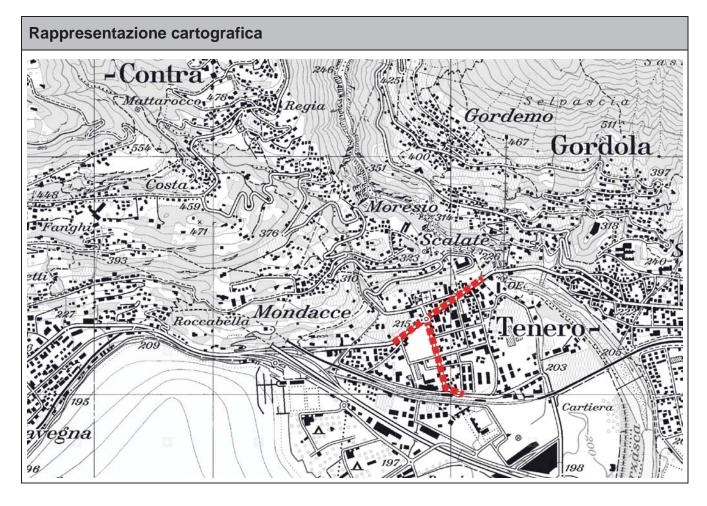
La Tour-de-Trême / Bulle (FR), strada cantonale



Sementina, Via al Ticino, strada cantonale

Riqualifica assi urbani nell'agglomerato (Tenero-Contra)		Codice ARE:	Codice PA: TIM 21.4
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Cantone, Tenero-Contra		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Tenero-Contra	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione

Riqualifica dell'asse urbano principale quale elemento strutturante del tessuto edificato e recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del trasporto pubblico. La misura permette di identificare e sviluppare le singole tratte degli assi stradali, favorendo una lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche distinte e specifiche del contesto attraversati, come pure incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale. È oggetto di tale misura il seguente asse stradale:

Via S. Gottardo
 Via Stazione
 Piazza G. Canevascini
 TFM 2013 7'300 v/g
 TFM 2013 3'400 v/g
 TFM 2013 500 v/g

È auspicabile che gli interventi infrastrutturali sull'asse (corsie preferenziali bus, interventi ai nodi, filtri per dosaggio traffico) e gli interventi urbanistici di densificazione lungo l'assi urbano, includano anche una riqualifica di qualità degli spazi stradali e pedonali di relazione tra pubblico e privato.

Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti)
- migliore fluidità per il trasporto pubblico
- creazione di uno spazio di relazione di qualità tra pubblico e privato
- maggior qualità e vivibilità degli assi stradali

Benefici per l'agglomerato

I principali benefici che si potranno ottenere sono i seguenti:

- valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato
- introduzione del concetto di spazio condiviso
- aumento della sicurezza degli spazi pubblici
- riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura
- aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento

Fattibilità

Studio preliminare commissionato dal Municipio di Tenero-Contra in corso. In attesa esito. Consegna pianificata aprile 2016

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

...

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

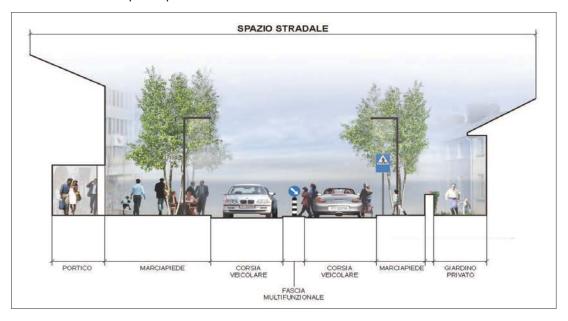
Spiegazioni e approfondimenti

L'introduzione del concetto di "asse urbano", quale elemento strutturante del tessuto edificato e di conduzione della mobilità, costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA3 per favorire la riqualifica dello spazio stradale ed il suo recupero come spazio pubblico condiviso e di identificazione.

Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico privato e pubblico lungo le strade cantonali rimangono prioritari, con la riqualifica dell'asse urbano va data altrettanta attenzione alla cura e alla valorizzazione dell'insieme del tessuto edificato adiacente, a beneficio della vivibilità e dell'attrattività dei quartieri attraversati e del benessere di tutti gli utenti dello spazio pubblico. Tale riqualifica diventa a tutti gli effetti una forma di promozione dello sviluppo degli insediamenti, sia diretta, quale valorizzazione degli spazi pubblici, sia indiretta, in quanto può diventare il motore per il rinnovamento di interi quartieri centrali, con la restituzione, laddove è andata persa, di una valenza multifunzionale.

La concezione dello spazio stradale deve garantire e ristabilire pertanto un equilibrio tra questi interessi e bisogni. L'esercizio è pertanto finalizzato a:

- garantire e migliorare nel suo complesso la funzionalità e l'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori (residenti, commercianti, passanti, ...), favorendo la vivibilità della zona abitativa, la permeabilità dello spazio pubblico e la convivenza fra i diversi utenti della strada
- garantire e migliorare la sicurezza (oggettiva e soggettiva) degli utenti, conducenti, ciclisti o pedoni
- garantire e migliorare la fluidità del traffico ed in particolare il regolare esercizio dei trasporti pubblici
- ridurre le emissioni atmosferiche e foniche, a vantaggio di una migliore qualità dell'aria e vivibilità dei quartieri adiacenti allo spazio pubblico





Muralto, Via S. Gottardo, strada cantonale



Birmensdorf (ZH), strada cantonale



La Tour-de-Trême / Bulle (FR), strada cantonale



Sementina, Via al Ticino, strada cantonale

Gestione centralizzata degli impianti semaforici nel Locarnese		Codice ARE:	Codice PA: TIM 22
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Locarno, Muralto, Ascona e Minusio	Localizzazione:	
Altri Enti coinvolti	CIT	- LUCAIIZZAZIUNE.	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Locarno, Muralto, Ascona e	
Priorità	A	Minusio	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura

Descrizione

La misura prevede il collegamento degli impianti semaforici nuovi ed esistenti ad una centrale di comando del traffico con riprogrammazione unitaria dei semafori in modo da garantire una maggiore fluidità del traffico individuale motorizzato, diminuire i tempi di attesa per pedoni e ciclisti e priorizzare il trasporto pubblico tramite la realizzazione di spire di annuncio per i bus.

La misura prevede quindi l'installazione di una centrale di comando e la realizzazione di nuovi impianti e nuove spire al fine di poter gestire al meglio i flussi di pedoni, ciclisti e veicoli a motore e favorire, dove necessario, il passaggio dei trasporti pubblici su gomma (come per es. in prossimità del nodo intermodale della stazione di Locarno-Muralto).

Opportunità per l'agglomerato

La regolazione attuale dei semafori ubicati nell'agglomerato del Locarnese presenta dei problemi dal punto di vista della coordinazione degli impianti, della lunghezza del ciclo semaforico e del funzionamento delle spire di annuncio il che comporta tempi di attesa lunghi per tutti gli utenti della strada con conseguenti formazioni di colonne e ritardi importanti per il trasporto pubblico.

Anche la situazione per i pedoni può essere migliorata in maniera importante con l'adeguamento del ciclo semaforico e l'ottimizzazione della gestione dei flussi.

Attualmente non è possibile una gestione ottimale dei flussi in relazione al carico veicolare presente e alla necessità di priorizzare il trasporto pubblico.

Benefici per l'agglomerato

Questa misura soddisfa pienamente i seguenti criteri di efficacia:

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto: miglioramento del traffico pedonale (diminuzione dei tempi d'attesa), trasporto pubblico (velocizzazione e priorizzazione) e del traffico individuale motorizzato (coordinazione semaforica, onda verde e diminuzione di colonne)

CE3: aumento della sicurezza del traffico CE4: riduzione dell'impatto ambientale

Fattibilità

In attesa approfondimenti riguardo al tipo di centrale, riprogrammazione degli impianti, definizione nuove spire e semafori e stima dei costi.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Grado di consolidamento:

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti

La misura porta ad un netto miglioramento della qualità del sistema di trasporto del Locarnese: gli impianti vengono collegati e coordinati tra loro e la relativa gestione avviene in maniera ottimale. In caso di chiusura della galleria Mappo-Morettina la centrale permetterebbe di gestire al meglio gli impianti e garantire la necessaria sicurezza.

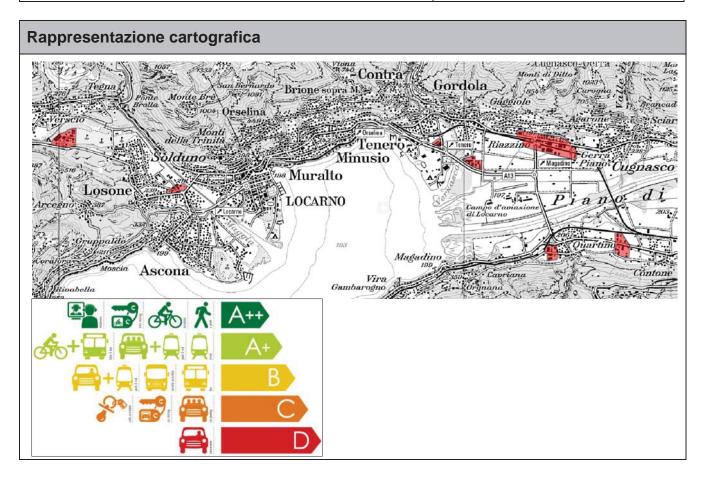
Il trasporto pubblico viene privilegiato grazie alla realizzazione di spire di annuncio.

L'attrattività per i pedoni e ciclisti viene migliorata in maniera importante in particolare grazie ad una diminuzione dei tempi di attesa.

La misura porta ad un beneficio per l'ambiente grazie ad una miglior scorrevolezza del traffico veicolare e minor "stop and go".

Elaborazione piani di mobilità aziendali per i comparti strategici		Codice ARE:	Codice PA: TIM 23
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PALoc 3	Localizzazione: Gambarogno (Contone-Quartino), Gordola, Lavertezzo Piano, Locarno, Losone, Tenero-Contra	
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Comuni		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



Descrizione della misura

Descrizione

La misura consiste nel fornire le premesse ed i supporti tecnici per incentivare i singoli Comuni a promuovere l'elaborazione e favorire l'adozione di Piani di mobilità aziendale da parte delle aziende presenti nei comparti produttivi/commerciali dell'agglomerato.

Nello specifico la misura si applica a quei Comuni dove la presenza di comprensori caratterizzati da contenuti produttivi, artigianali e commerciali è marcata:

- Riazzino
- Gordola, zona artigianale Brere
- Tenero, comparto ex cartiera (Porta Est dell'agglomerato)
- Losone-Via Locarno/Via dei Patrizi
- Losone-Zandone
- Contone
- Quartino

La maggior parte dei collaboratori delle aziende del Locarnese si reca al lavoro in automobile e contribuisce alla formazione di colonne negli orari di punta. Oltre alle congestioni stradali, l'accresciuto traffico veicolare crea sempre maggiori problemi concernenti la gestione dello stazionamento con destinazione nei Comuni. È d'interesse dei Comuni poter offrire agli attori economici un'offerta di mobilità ampia e interessante, affinché l'accessibilità ai comprensori lavorativi sia buona per il traffico generato dalle aziende.

Un obiettivo centrale della misura è quello di elaborare un Piano di mobilità comprensoriali, che raccolga dati sulle misure adottate dalle aziende e problemi emersi, suggerendo delle soluzioni e una tempistica d'applicazione. In particolare, si prevedono le seguenti fasi:

- a. analisi situazione attuale
- b. elaborazione Piano di mobilità comprensoriale
- c. definizione costi e tempistiche

La misura deve essere promossa e sostenuta finanziariamente dai Comuni all'interno delle aree interessate, con la collaborazione tecnica del Dipartimento del territorio. Il finanziamento, oltre che dai Comuni e dalle aziende interessate può beneficiare dei seguenti contributi:

- a. contributi di SvizzeraEnergia nell'ambito del programma di Gestione della mobilità aziendale
- b. contributi cantonali dal credito quadro per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale

Opportunità per l'agglomerato

La misura permette ai Comuni di unire attorno allo stesso progetto le aziende del medesimo comparto redigendo un Piano di mobilità comprensoriale che fornisca alternative di mobilità che andranno a migliorare l'accessibilità delle aziende.

Il Piano comprensoriale permetterà l'applicazione di misure concrete condivise fra più aziende che andranno a migliorare l'offerta di mobilità riducendo il fabbisogno di autoveicoli e conseguentemente di posteggi.

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Rete viaria e stazionamento*

Le opportunità della misura sono:

- migliore regolamentazione dello stazionamento a disposizione delle aziende
- influenza positiva sulla canalizzazione e contenimento dei flussi di traffico veicolare
- influenza positiva sull'utilizzo di vettori di mobilità alternativi all'automobile

Benefici per l'agglomerato

I principali benefici che si potranno ottenere sono i seguenti:

- migliore efficienza / razionalità delle aree adibite a produzione
- riduzione dei congestionamenti lungo la rete viaria principale di penetrazione verso tali aree
- riduzione del numero di veicoli sulle strade, aumento della quota parte di trasporto pubblico e mobilità lenta
- aumento della sicurezza negli spostamenti
- riduzione delle emissioni atmosferiche e foniche

Fattibilità

La fattibilità è data.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Grado di consolidamento:

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

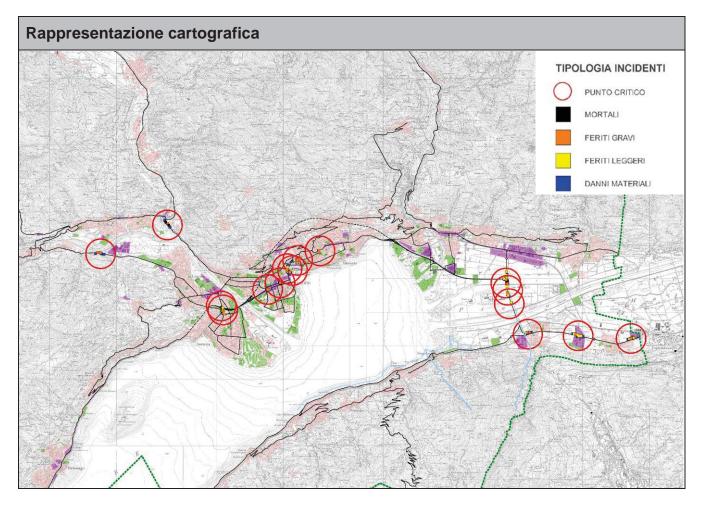
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti

Messa in sicurezza punti critici (punti neri) della rete viaria		Codice ARE:	Codice PA: TIM 24
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA 3		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Cantone, Comuni	Localizzazione:	
Altri Enti coinvolti	USTRA		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Comuni della CIT in cui vi sono	
Priorità	A	punti neri	

Costi e finanziamento	
Totale	
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)	
Quota Confederazione in altri ambiti	
Quota Cantone	
Quota Agglomerato	
Quota Comune	
Quota terzi	



Descrizione della misura

Descrizione

Tale misura è intesa a fornire una risposta tecnica e di miglioria specifica per risolvere i punti critici della rete viaria (candidati punti neri ai sensi della norma VSS 641 724).

Sono considerati punti neri le zone della rete stradale caratterizzate da una elevata concentrazione di incidenti; in particolare laddove, durante un periodo di 3 anni (orizzonti considerati 2011-2013), il valore di calcolo scaturito dalla ponderazione tra numero, gravità e tipologia di incidenti è superiore al valore limite definito dalla norma VSS 641 724 - Road Safety, Black Spot Management (Sicurezza stradale, gestione punti neri).

La misura non è oggetto di finanziamento attraverso il Programma di agglomerato; ai singoli punti neri viene data una soluzione tramite misure infrastrutturali (TIM) e di mobilità lenta (ML) e di trasporto pubblico (TP).

La misura si applica a tutti i punti neri riscontrati nell'ambiti dello studio VUGIS sviluppato dall'USTRA; ed in particolare ai sequenti tratti/nodi della rete viaria:

Strada cantonale, Cevio

Incrocio Interio, Contone

Rotonda "Luserte", Quartino

Rotonda "Pergola", Quartino

Sbocco Via ai Pontini, Locarno (Zona aeroporto)

Sbocco Via Aerodromo, Locarno (Zona aeroporto)

Rotonda Aeroporto, Locarno

Strada cantonale Ponte Brolla, Locarno

Strada cantonale Zandone, Losone

Intersezione Via al Pascolo/Via Buonamano

Rotonda "Ascona", Ascona

Rotonda "Piazza Castello" Sbocco A13, Locarno

Intersezione Via Luini/Via della Posta, Locarno

Viale Verbano, Muralto

Via della Stazione, Muralto

Via San Gottardo, Muralto

Intersezione Via Brione/Via San Gottardo, Minusio

intervento eseguito

opera in fase di pubblicazione

intervento eseguito intervento eseguito intervento allo studio

intervento allo studio intervento allo studio

misura TIM 19 PALoc3 intervento esequito

misura ML7 PALoc3 misura ML7 PALoc3

intervento allo studio misura TIM 21.1 PALoc3

misura TP CmP 1.B PALoc3

misura TP CmP 1.B PALoc3 intervento eseguito

intervento eseguito

Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- miglioramento sicurezza generale della rete viaria

Benefici per l'agglomerato

I principali benefici che si potranno ottenere sono i seguenti:

- gestione del traffico in condizioni di sicurezza adeguate lungo gli assi stradali principale
- fluidità ottimale ai principali nodi della rete stradale
- riduzione generale degli incidenti stradali
- riduzione dei costi sociali derivanti dalle conseguenze degli incidenti

Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione – PALoc 3 Misure *Rete viaria e stazionamento*

Fattibilità
Modalità di messa in sicurezza in fase di valutazione ed approfondimento.
Azzonamenti necessari
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)
Situazione nel Piano direttore cantonale
Grado di consolidamento:
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima
Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione
Spiegazioni e approfondimenti

Attualizzazione censimento e sviluppo strategia di gestione posteggi pubblici		Codice ARE:	Codice PA: TIM 25
Pacchetto di misure		Localizzazione:	
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2 Nuova misura PA3		Comuni soggetti al RLst (art. 51- 62): Ascona, Brione s./Minusio,	
Interesse misura	Locale	Brissago, Cugnasco-Gerra, Gambarogno (sezioni di Contone e Magadino), Gordola, Lavertezzo, Locarno, Losone, Minusio, Muralto, Orselina, Ronco s./Ascona, Tenero-Contra	
Ente responsabile	Comuni		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Costi e finanziamento	
Totale	
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)	
Quota Confederazione in altri ambiti	
Quota Cantone	
Quota Agglomerato	
Quota Comune	
Quota terzi	

Rappresentazione cartografica







Descrizione della misura

Descrizione

Tale misura è stata richiesta esplicitamente dall'ARE dopo la valutazione del PALoc 2.

Si tratta di sviluppare una strategia di regolamentazione e di gestione dei posteggi nell'agglomerato sulla base dell'attualizzazione dell'offerta attuale, del fabbisogno ai sensi del RLst e ella volontà di contenere l'incremento del traffico motorizzato lungo gli assi di penetrazione verso il centro dell'agglomerato.

Partendo da tale condizione quadro e dal censimento attualizzato dell'offerta attuale di posteggi su suolo pubblico, la misura intende sviluppare una strategia di regolamentazione e di gestione dei posteggi pubblici, sia come posteggi di lunga durata di attestamento in entrata all'agglomerato (P&R), sia come posteggi di corta durata centrali, al fine di regolare lo stazionamento e di conseguenza canalizzare e contenere i flussi di traffico veicolare in entrata all'agglomerato.

Tale misura si applica a quei Comuni che, ai sensi del Regolamento della Legge sullo sviluppo territoriale (RLst) del 19.05.2015, sono soggetti a un regolamento cantonale dei posteggi privati (art. 51-62); nello specifico si tratta dei Comuni di: Ascona, Brione s./Minusio, Brissago, Cugnasco-Gerra, Gambarogno (sezioni di Contone e Magadino), Gordola, Lavertezzo, Locarno, Losone, Minusio, Muralto, Orselina, Ronco s./Ascona, Tenero-Contra.

Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- migliore regolamentazione dello stazionamento pubblico
- influenza positiva sulla canalizzazione dei flussi di traffico veicolare (sistema di indirizzo dei veicoli verso le aree di parcheggio)
- contenimento del traffico veicolare motorizzato a vantaggio di altri vettori

Benefici per l'agglomerato

I principali benefici che si potranno ottenere sono i seguenti:

- migliore efficienza / razionalità delle aree adibite a stazionamento
- aumento dell'attrattività degli spazi pubblici, ad oggi orientati al traffico individuale motorizzato e allo stazionamento
- maggiore qualità di vita nelle aree centrali

Fattibilità

Esercizio parziale già svolto da alcuni Comuni a disposizione; da completare

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione

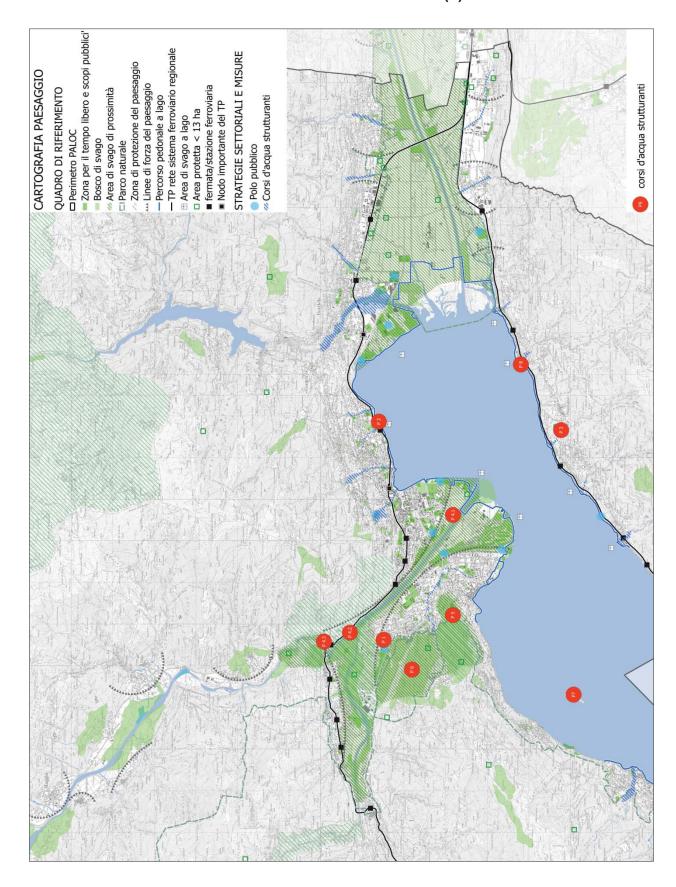
Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti

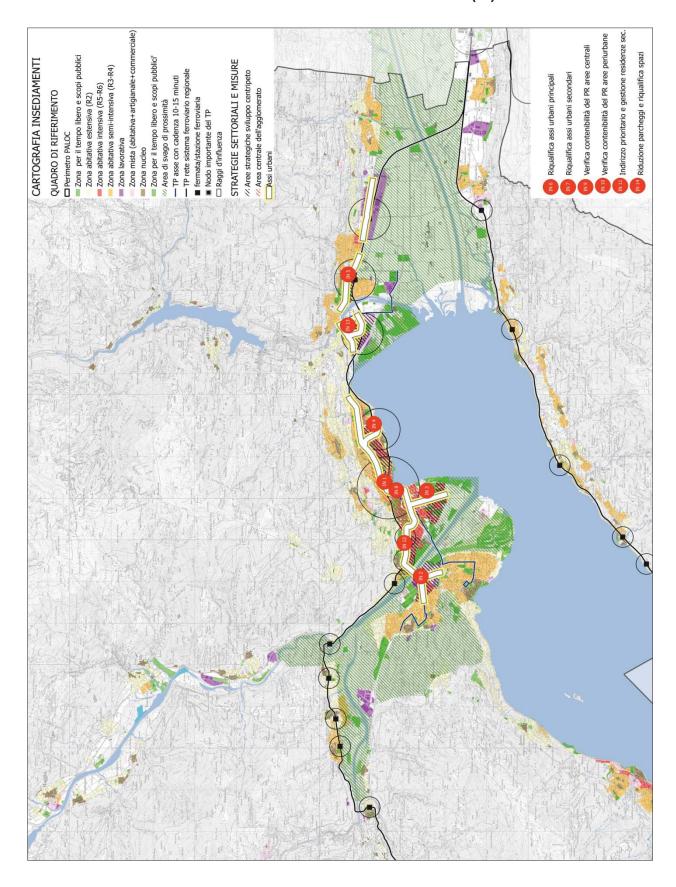
ALLEGATI

- PIANO DELLE MISURE PER IL PAESAGGIO (P)
- PIANO DELLE MISURE PER GLI INSEDIAMENTI (IN)
- PIANO DELLE MISURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO (TP)
- PIANO DELLE MISURE PER LA MOBILITÀ LENTA (ML)
- PIANO DELLE MISURE PER IL TRAFFICO INDIVIDUALE MOTORIZZATO (TIM)

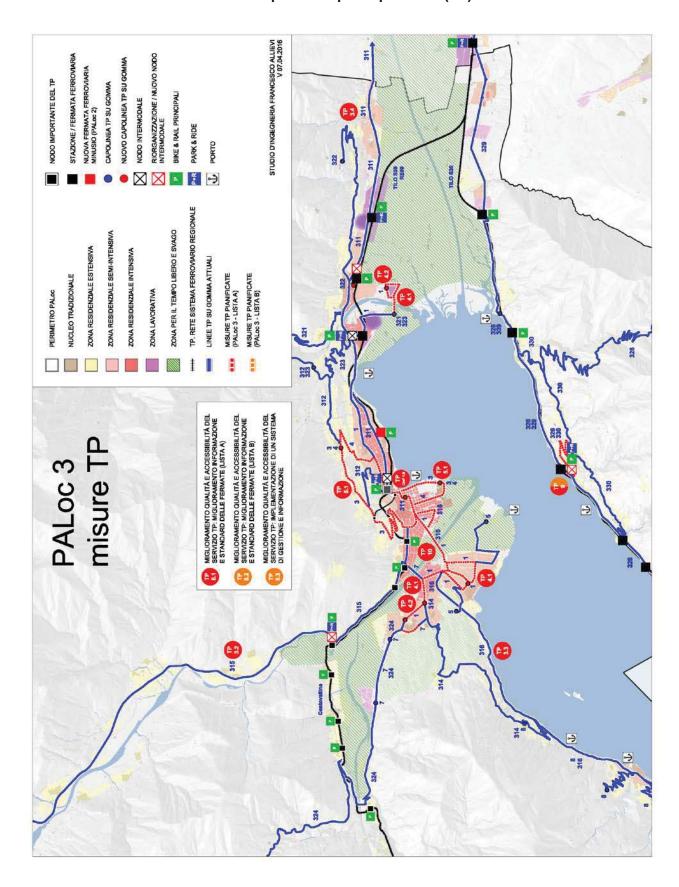
ALLEGATO 1 - PIANO DELLE MISURE PER IL PAESAGGIO (P)



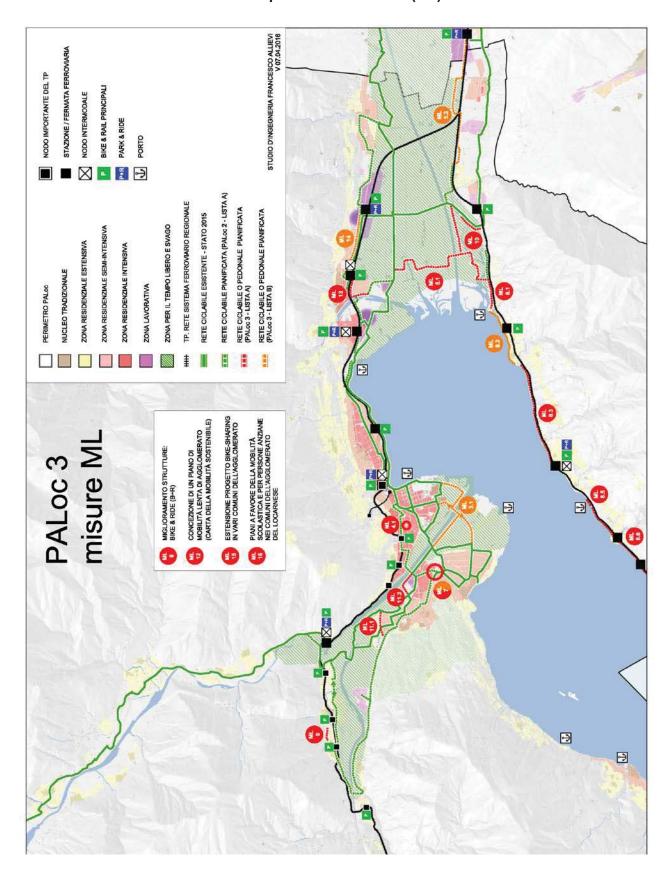
ALLEGATO 2 - PIANO DELLE MISURE PER GLI INSEDIAMENTI (IN)



ALLEGATO 3 - Piano delle misure per il trasporto pubblico (TP)



ALLEGATO 4 - Piano delle misure per la mobilità lenta (ML)



ALLEGATO 5 - Piano delle misure per il trasporto individuale motorizzato (TIM)

