



Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia

PALoc 5



Programma di agglomerato del Locarnese (PALoc)

Quinta generazione

Schede sulle misure

per l'informazione e la partecipazione
della popolazione secondo l'art. 11 Lst



Locarno, 1° ottobre 2024



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

ELENCO DELLE SCHEDE SULLE MISURE



PAESAGGIO

Codice PA5	Denominazione misura	LISTA
P 3.2	Valorizzazione paesaggistica e fruibilità a lago: comparto Mappo - Tenero	A
P 8	Area di svago e riqualifica paesaggistica: Riva lago Gambarogno (tratta Magadino - Vira)	B
P 9.1	Valorizzazione paesaggistica: corsi d'acqua quali elementi strutturanti	A
P 10	Sviluppo misure per mitigare effetto isole di calore	A
P 11	Riqualifica paesaggistica area pubblica antistante la nuova Casa Comunale a Losone	A
P 12	Riqualifica paesaggistica area verde mappali 1041-1042 RFD - Patriziato di Losone	A
P 14	Valorizzazione comparto fluviale della Maggia e Melezza - integrazione ML e verde urbano	A
P 15	Riqualifica paesaggistica e di svago dell'area verde al mapp. 313 RFD Gambarogno-Vira	A
P 16	Riqualifica paesaggistica riva lago ai mapp. 168 e 170 RFD Gambarogno-Caviano	A



INSEDIAMENTI

Codice PA5	Denominazione misura	LISTA
IN 6.3	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale ad Ascona (via Locarno)	B
IN 6.4	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Minusio (via San Gottardo)	A
IN 6.7	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Lavertezzo / Locarno (via Cantonale)	A
IN 7.2	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Minusio (via Verbano)	A
IN 12	Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno	A
IN 13	Riqualifica urbanistica dell'area centrale di Tenero	B
IN 14	Riorganizzazione parcheggi e riqualifica spazi pubblici	A
IN 15	Sviluppo urbano concordato - riqualifica spazi urbani con coinvolgimento pubblico/privato	B
IN 16	Riqualifica urbanistica comparto Piazza Municipio - Casa Baccalà a Brissago	B



TRASPORTO PUBBLICO

Codice PA5	Denominazione misura	LISTA
TP 5.2	Potenziamento della rete urbana su gomma: nuova linea circolare 6 (Locarno FFS - Monti - Orselina)	B
TP 11.2	Integrazione tariffa transfrontaliera: fase successiva	B
TP 11.3	Creazione linea bus transfrontaliera Locarno-Intra-Pallanza	B
TP 13	Nuovo servizio TP su gomma tra Intragna e Losone/Ascona	A
TP 14	Trasporto collettivo su gomma stagionale Campagne Losone / Ascona - zone svago	B
TP 15	Nuovo servizio TP su gomma tra Cugnasco-Gerra e collina	A
TP 16	Nuova fermata bus Ronchini centro scolastico	A
TP 17	Misure per elettrificazione linee TP su gomma urbane	A
TP 18	Potenziamento della rete su gomma: aumento della frequenza della linea 311	A
TP 19	Interventi infrastrutturali per nuove fermate bus	A
TP 21	Servizio di trasporto pubblico sul Lago Maggiore	A
TP 22	Potenziamento rete su gomma: ridefinizione percorso linea 311 e prolungamento linea 7 verso Tenero	B
TP 23	Potenziamento della rete su gomma: aumento della frequenza della linea 316	A



MOBILITÀ LENTA (MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE)

Codice PA5	Denominazione misura	LISTA
ML 3.1	Asse di collegamento e transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona	A
ML 8.4	Completamento e messa in sicurezza rete ciclopedonale Gambarogno, San Nazzaro - Gerra	A
ML 8.6	Completamento e messa in sicurezza rete ciclopedonale Gambarogno, Gerra - Dirinella	B
ML 24	Messa in sicurezza rete ciclopedonale Muralto: adattamento sottopasso ferroviario Rabissale	B
ML 27	Completamento rete ML: Losone Campagne - Zandone - Golino	A
ML 29	Completamento rete ML: collegamento e passerella Verscio/Cavigliano - Golino	A
ML 30	Completamento e messa in sicurezza rete ML, separazione pedoni-bici lungo Via alla Riva	B
ML 31	Completamento rete ML collinare: Brissago - Ronco s.Ascona - Ascona	A
ML 34	Prolungamento e completamento passeggiata a lago: Vira Gambarogno, mapp. 313 RFD	A
ML 35	Interventi infrastrutturali per messa in sicurezza rete ML	A
ML 36	Nuovo collegamento ciclopedonale sull'argine della Verzasca	A



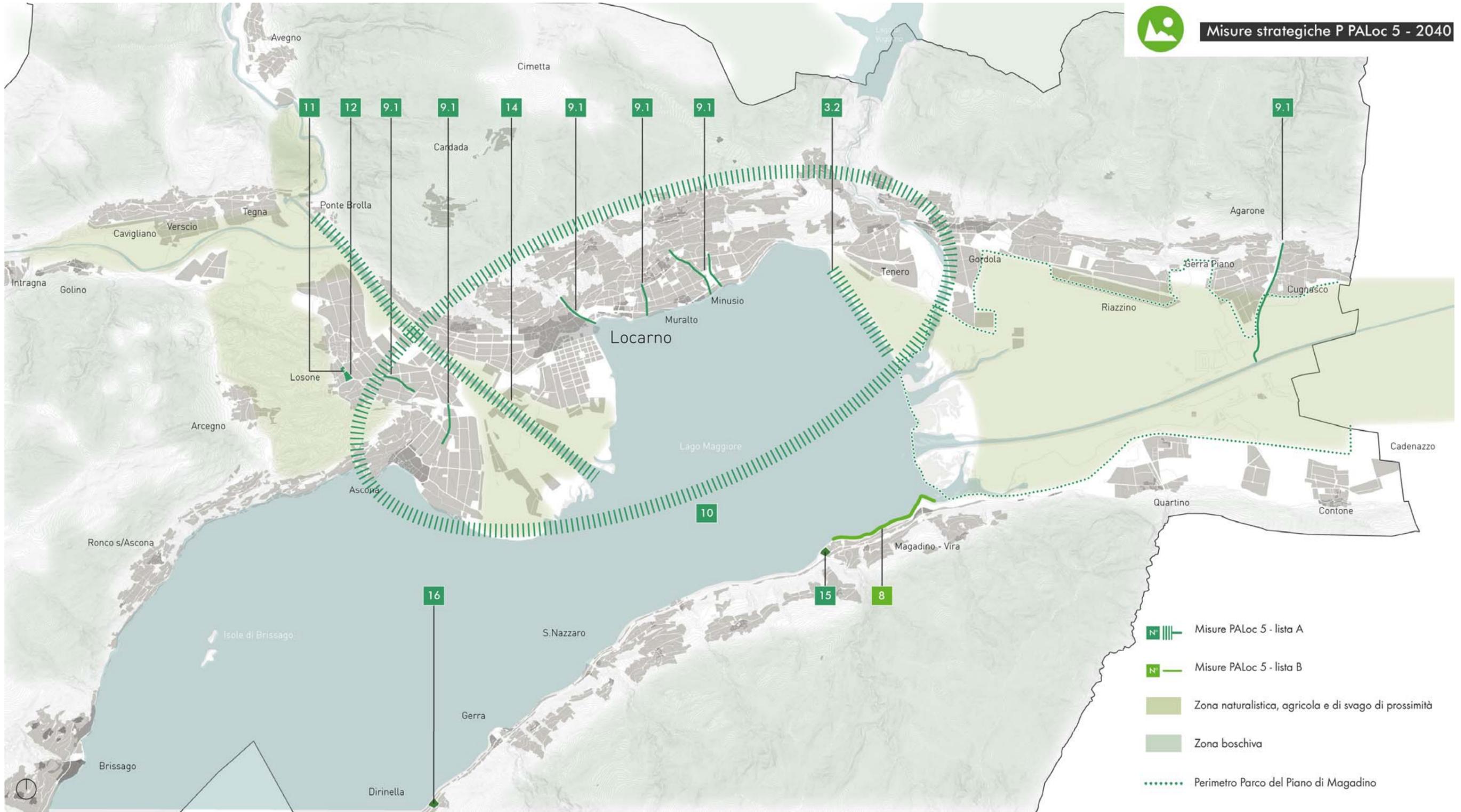
RIQUALIFICA E SICUREZZA SPAZIO STRADALE

Codice PA5	Denominazione misura	LISTA
RSS 13.2	Riqualifica urbana e contenimento TIM: Via Simen, Minusio - Via Nessi, Muralto	A
RSS 20.2	Messa in sicurezza viabilità: Solduno - Ponte Brolla (Solduno - Fontana Marcia)	B
RSS 21.1.1	Riqualifica multimodale asse urbano principale: Via Franzoni, Locarno	A
RSS 21.1.3	Riqualifica urbana e contenimento TIM (Largo F. Zorzi, Locarno)	A
RSS 27	Introduzione zona incontro in Via Pioda a Locarno	A
RSS 28	Riqualifica urbana comparto Barchee-Migiome a Losone - ciclo-strada - ZONA 30 - arredo urbano	A
RSS 29	Messa in sicurezza rete: intersezione P13 - S410 - Via Mondelle Cugnasco-Gerra	A
RSS 30	Nuovo concetto di moderazione del traffico a Porto Ronco	A
RSS 32	Riqualifica asse urbano principale in attraversamento nucleo di Brissago	A

PALOC 5 | SCHEDE SULLE MISURE



SCHEDE MISURE PER IL PAESAGGIO (P)



Misure strategiche - paesaggio



Valorizzazione paesaggistica e fruibilità a lago: comparto Mappo - Tenero

Codice ARE:

--

Codice PA:

P 3.2

Pacchetto di misure	
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Misura ML 3.2 (PALoc 4)
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comuni, CIT, privati (gestori dei campeggi)
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2025: processo partecipativo (workshop) 2028 - 2031: attività in base alle risultanze del workshop (progettazione e realizzazione)



Ubicazione misura.



Esempio di riqualifica fruitiva

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura consiste nell'avviare un processo partecipativo volto ad individuare possibili soluzioni che consentano di favorire l'accessibilità e la fruizione a lago e sfociare successivamente in un progetto.

La scheda P7 *Laghi e rive lacustri* del Piano direttore (PD) prevede infatti, tra le altre misure, la creazione di una passeggiata fra Mappo e il Fiume Verzasca, che permetterebbe di ottenere una continuità a livello di accessi a lago con percorsi esistenti o in fase di progettazione / consolidamento. La proposta di collegamento a lago era già stata inserita nei Programmi di agglomerato di terza (PALoc3) e quarta (PALoc4) generazione, rispettivamente in priorità C e B (misura ML 3.2).

Le soluzioni approfondite a suo tempo (Studio di fattibilità commissionato dalla SST nel 2020) non hanno tuttavia goduto di sufficiente sostegno locale, motivo per cui non è possibile - allo stato attuale - promuovere un ulteriore sviluppo della misura definita con i PALoc precedenti in priorità A.

Si propone pertanto di avviare un processo di condivisione con i vari portatori di interesse, al fine di concordare una soluzione ed un successivo progetto concreto, che combini:

- una migliore accessibilità della riva del lago;
- un ulteriore tassello della rete di mobilità lenta;
- la valorizzazione ed espansione delle componenti naturalistiche e paesaggistiche presenti.

La misura riveste un contributo rilevante per completare e rafforzare il processo di messa in rete degli spazi verdi e di svago ai margini delle rive/corsi d'acqua, già avviato con i PA precedenti, coerentemente con la Strategia settoriale 1.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura è volta ad individuare le opportunità di miglioramento della fruibilità a lago.

L'obiettivo è aumentare e migliorare lo svago di prossimità a lago per abitanti e visitatori, aumentando le opportunità di godere degli spazi naturali e delle zone ricreative.

FASI DI ATTUAZIONE

2024-2025

- Processo partecipativo, ricerca consensi e soluzione condivisa che consideri i vari interessi che caratterizzano il comparto (valorizzazione paesaggistica, naturalistica, interesse turistico, necessità di valorizzare gli spazi pubblici a lago)

2026-2031

- Sviluppo del progetto, delle attività e degli interventi in base ai risultati del processo partecipativo.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie:

Nessuno

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali:

Attualmente non sono registrati conflitti con la legislazione ambientale, nel processo partecipativo dovrà tuttavia esser considerata la prossimità con i siti protetti delle Bolle di Magadino (riserva naturale).

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Valutazioni in corso

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M2 "Agglomerato del Locarnese", P7 "Laghi e rive lacustri" e R9 "Svago di prossimità".

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna



Area di svago e riqualifica paesaggistica:
Riva lago Gambarogno (tratta iniziale delta
di Magadino)

Codice ARE:

5113.3.102

Codice PA:

P 8

Pacchetto di misure	
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	P 8 (PALoc 4)
Ente responsabile	Gambarogno
Altri Enti coinvolti	
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032 - 2035



Ubicazione misura (prima parte: delta e porto di Magadino)



Esempio di riqualifica paesaggistica e lido pubblico, sul Ceresio

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede l'allestimento di una base pianificatoria per la formazione di una nuova area pubblica di svago al delta di Magadino ed il collegamento con il suo porto.

La misura porta al miglioramento dell'accessibilità e dell'organizzazione degli spazi verdi e pubblici. Contribuisce all'integrazione della maglia verde e degli spazi ed aree pubbliche, con collegamenti di mobilità lenta e trasporti pubblici.

Subordinatamente e successivamente, è di interesse un suo futuro collegamento col delta di Vira, attraverso una passeggiata a lago.

La fattibilità della misura è stata verificata tramite un primo progetto preliminare.

La prima fase consiste nell'allestimento della base pianificatoria per il delta di Magadino ed il collegamento con il suo porto:

- costruzione di una nuova area pubblica, lido e altri spazi attrezzati;
- riordino del percorso pedonale e ciclabile verso il porto di Magadino;
- riordino degli spazi e degli edifici amministrativi;
- incremento e diversificazione della vegetazione superficiale, ripuale e del bosco;

- rinaturazione della tratta terminale del riale di Magadino;
- diversificazione e ampliamento della sezione della foce con realizzazione di alcune isole di vegetazione ripuale raggiungibili dai bagnanti;
- passeggiata a lago; attracchi temporanei
- nuove isole di vegetazione riservate alla protezione della natura in corrispondenza del vecchio delta del Ticino.

Seconda fase: Il tratto di riva tra Magadino e Vira ed il delta di Vira, sarà approcciato in un secondo tempo.

Sviluppo dalla generazione precedente:

La misura rimane invariata nei suoi contenuti previsti nel PALoc 4 e in coerenza con la nuova strategia settoriale 1 "paesaggio, verde urbano e ML". Viene mantenuta la priorità B in quanto necessita di ulteriori approfondimenti in relazione alle misure per la mobilità lenta nella zona di Magadino-Vira.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità: Concretizzazione di una parte dell'asse di transizione a lago, elemento portante della rete della mobilità lenta come indicato dal PD. Miglioramento della qualità di vita dei quartieri interessati.

Benefici: (1) miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e quindi della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi legati al tempo libero e d'interesse paesaggistico o naturalistico, (2) valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato, (3) valorizzazione e collegamento degli spazi liberi e delle aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica; (4) contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali.

FASI DI ATTUAZIONE

Prima fase: base pianificatoria da avviare, per la parte delta di Magadino e porto di Magadino.

Seconda fase: collegamento con porto e delta di Vira.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie:

Nessuno

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali:

Indicazioni relative a possibili conflitti con:

Inventario federale dei paesaggi e dei monumenti naturali (IFP) (Ufficio federale dell'ambiente UFAM). Inventario federale delle paludi d'importanza nazionale (Ufficio federale dell'ambiente UFAM). Inventario federale delle zone golenali d'importanza nazionale (Ufficio federale dell'ambiente UFAM)

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Progetto preliminare per la prima parte: dal Delta al porto di Magadino.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La misura è volta alla concretizzazione di un percorso a lago previsto dal PD (scheda P7 "Laghi e rive lacustri") ed è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 "Agglomerato del Locarnese"

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna



Valorizzazione paesaggistica: corsi d'acqua quali elementi strutturanti

Codice ARE:

--

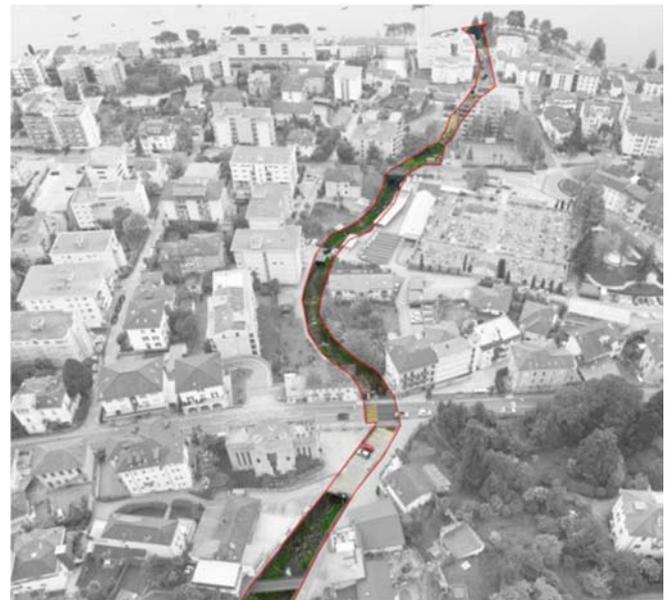
Codice PA:

P 9.1

Pacchetto di misure	
Correlazione con altre misure	P 10, ML 30
Rapporto con PA precedente	P 9.1 (PALoc 4)
Ente responsabile	Ascona, Locarno, Minusio, Muralto, Lavertezzo, Cugnasco-Gerra
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



Ubicazione e numerazione misura



Estratto Masterplan Riale Rabissale (Muralto, no. 3)

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura di carattere realizzativo, nell'ambito della determinazione degli spazi riservati alle acque (LPAC), permette di valorizzare l'elemento acqua nel contesto urbanizzato, la priorità viene modificata in A.

La misura è coerente con la nuova strategia settoriale 1 "paesaggio, verde urbano e ML", di sviluppo di un agglomerato a forte relazione con il paesaggio, acqua e verde urbano, supportato dalla promozione di collegamenti pedonali.

Si tratta dei progetti di valorizzazione paesaggistica e naturalistica (ai sensi LPAC) dei seguenti corsi d'acqua, suddivisi per Comune:

Ascona, riale Brima (1):

- proseguimento di quanto già elaborato (2019) nel Parco dei Poeti: rinaturazione riale Brima riqualifica della foce della Brima e Piazza G. Motta (lungolago);
- riqualifica del tratto di riale Brima tra Via al Pascolo e la strada A13.

Locarno e Muralto, riale Ramogna (2):

- restituzione di un minimo deflusso regolare;
- integrazione del riale con l'insediamento: collegamento pedonale tra la parte bassa e la parte alta dell'area centrale dell'agglomerato, con accessi laterali;
- valorizzazione della foce.

Muralto, riale Rabissale (3):

- valorizzazione del riale, in coordinamento con il progetto comparto cimitero.

Minusio, riale Remardone (4):

- integrazione del riale con l'insediamento: miglioramento della fruibilità e della manutenzione/gestione del riale;
- realizzazione di un collegamento verticale tra la riva del lago e la storica Via Francesca, realizzato a tappe: tappa 1 via alla Riva - via Rivapiana; tappa 2 via Rivapiana - via Rinaldo Simen; tappa 3 via Rinaldo Simen - via San Gottardo - via Francesca.

Minusio, riale Remorino (5):

- alcuni tratti da valorizzare (soprattutto il tratto finale), come pure la foce.

Minusio, riale Fontile (6):

- collegamento con Cimitero comunale da valorizzare, come pure la foce.

Lavertezzo, Cugnasco-Gerra, riale Riazzign (7):

- valorizzazione della parte finale del riale e del sistema di canali/riali longitudinali al piano e paralleli al sentiero/strada ai piedi del pendio, in coordinamento con il progetto di sistemazione idraulica dei canali del PdM.

Cugnasco-Gerra, riale Riarena (8):

- rivitalizzazione nell'ambito del progetto federale FFS.

Sviluppo dalla generazione precedente: La misura rimane invariata nei suoi contenuti (vedi PALoc 4), ma le ubicazioni di intervento sono ridotte alle aree a carattere urbano e suburbano.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità: caratterizzare l'elemento acqua in rapporto agli spazi verdi, alle aree di svago di prossimità e le centralità di interesse pubblico. Contribuisce a raggiungere gli obiettivi della misura P 10 (mitigazione effetti delle isole di calore).

Benefici: (1) valorizzazione paesaggistica dell'elemento acqua nel contesto in cui si inserisce e (2) definizione di nuove aree di svago di prossimità da relazionare con gli insediamenti in modo da definire un rapporto preciso tra gli spazi liberi e quelli costruiti tramite delle connessioni di mobilità lenta.

FASI DI ATTUAZIONE

Progetti già avviati

- Riale Ramogna (Locarno – Muralto) - Progetto di massima – passerella.
- Riali Rabissale, Remardone, Remorino e Fontile (Minusio) – proposte di rivitalizzazione, CSD, agosto 2024.
- Riale Brima (Ascona), Riale Riazzign (Lavertezzo, Cugnasco-Gerra), progetti disponibili.

Progetti da avviare

- Riale Riarena (Cugnasco-Gerra).

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie Nessuno

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali Nessuno

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Progetti da inserire nell'ambito della determinazione degli spazi riservati alle acque (LPac) integrando gli aspetti prettamente tecnici con quelli paesaggistici, da coordinare dove occorre con la pianificazione strategica del cantone, sulla rivitalizzazione dei corsi d'acqua.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati". La misura è conforme agli indirizzi delle schede P6 "Acqua" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese"

Necessità di aggiornamento del PD Nessuna



Sviluppo misure per mitigare l'effetto delle isole di calore

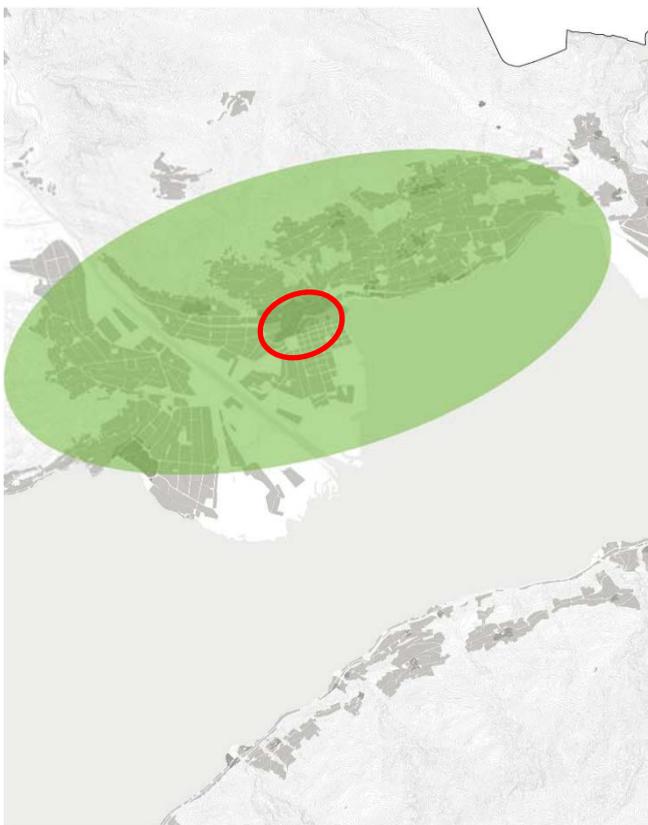
Codice ARE:

--

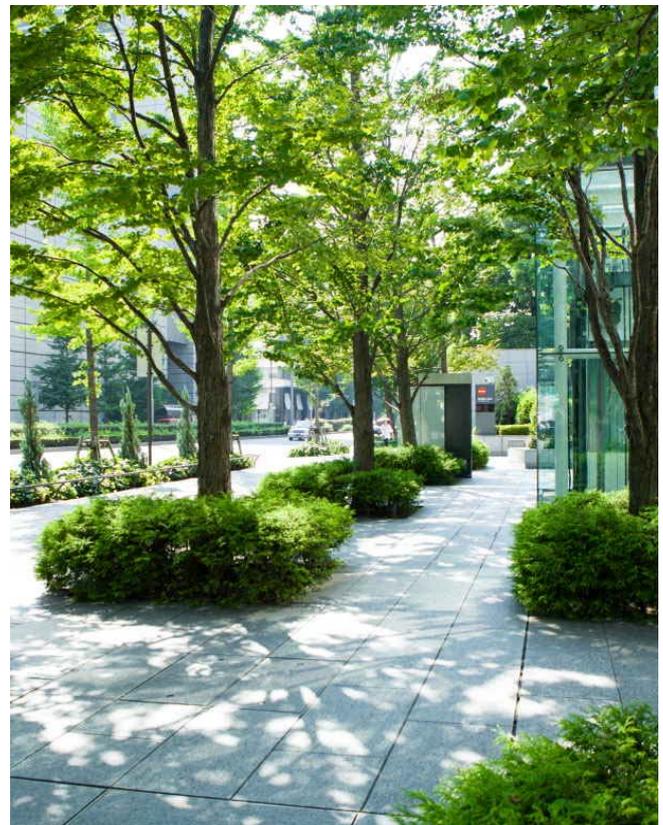
Codice PA:

P 10

Pacchetto di misure	
Correlazione con altre misure	IN14, IN15, P12, P9.1, RSS 21.1.1, RSS 21.1.3, RSS 32
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5
Ente responsabile	Comuni a carattere urbano e suburbano
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A (compito permanente)
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



Ubicazione misura: tutto l'agglomerato, il centro di Locarno in particolare



Esempio di alberature in ambito urbano per mitigare le isole di calore

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il fenomeno delle isole di calore, ossia di parti di territorio sottoposte a temperature elevate e potenzialmente pericolose per la popolazione, è conseguente ai cambiamenti climatici in atto a livello planetario ed è accentuato in ambito urbano laddove vi è concomitanza di vari fattori quali: ridotta ventilazione, impermeabilità dei suoli, scarso ombreggiamento, riflessione di raggi solari in funzione dei materiali edili presenti, assenza di specchi o corsi d'acqua.

La misura consiste nel ridurre l'incidenza di questi fattori concomitanti, attraverso quattro tipologie di intervento:

Tipologia organizzativa: promozione e controllo dei processi di pianificazione, il coinvolgimento delle parti interessate nonché la consulenza e la sensibilizzazione

Tipologia comportamentale: Coinvolgimento (informazione, sensibilizzazione e partecipazione) degli attori coinvolti (progettisti, investitori, popolazione).

Tipologia pianificatoria:	Inserimento di obblighi e regole nelle norme di Piano regolatore
Tipologia progettuale/costruttiva	Progetti per nuovi spazi verdi ed alberati, pubblici e privati, con presenza di superfici d'acqua, risanamento energetico, pavimentazioni permeabili, ecc.

L'ambito di applicazione di tali misure è trasversale a tutte le misure e si sovrappone ai diversi ambiti di applicazione di altre misure:

- P 9.1. "Valorizzazione paesaggistica: corsi d'acqua quali elementi strutturanti"
- IN14 "Riorganizzazione parcheggi e riqualifica spazi pubblici"
- IN15 "Sviluppo urbano concordato – riqualifica spazi urbani con coinvolgimento pubblico/privato"
- P12 "Riqualifica paesaggistica area verde mappali 1041-1042 RFD - Patriziato di Losone"

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Le misure sono benefiche per la salute e la socialità della popolazione, migliorando il comfort termico, favorendo la riduzione delle emissioni inquinanti, difendendo la biodiversità e tutelando le riserve idriche.

FASI DI ATTUAZIONE

- Elaborazione di una strategia d'intervento con un piano d'azione dedicato ai cambiamenti climatici;
- Inserimento di provvedimenti in atti di pianificazione locale (PR);
- Realizzazione di interventi pubblici e privati.

I seguenti Comuni hanno già attuato alcune misure o hanno in corso procedure che ne prevedono l'attuazione:

- Regione Energia Verbano (REV), Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici (vedi cap. documenti di base);
- Ascona, regolamento comunale per incentivare economicamente gli interventi su suolo privato (approvato da CC, in vigore);
- Locarno, attuazione delle misure individuate dalla REV e/o coerenti con esse:
 - sostegno economico per incentivare le iniziative private che contrastano le isole di calore (messaggio municipale in corso di approvazione presso CC),
 - progetti di riqualifica degli spazi pubblici secondo i principi che combattono le isole di calore,
 - progetti privati (in Via Franco Zorzi) e pubblici (Belle Époque).
- Losone, studio sulle isole di calore con misure costruttive (in allestimento);
- Minusio, attuazione delle misure individuati dalla REV:
 - in occasione della manutenzione delle fermate del TP riqualifica con tetti verdi e/o con tampone acqua, pavimentazione drenante e rinverdimento (in corso),
 - riqualifica posteggio Centro Elisarion con riconversione di superfici impermeabili e alberature,
 - riqualifica e nuova pavimentazione nucleo Rivapiana.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie Nessuno

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali Nessuno

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Ondate di calore in città, Basi per uno sviluppo degli insediamenti adattato ai cambiamenti climatici, UFAM / ARE, 2018

Lotta alle isole di calore, Linee guida d'attuazione, REV (Regione Energia Verbano), 5.2022

Costruire in funzione del cambiamento climatico, Identificare le isole di calore, Dipartimento del territorio, 2023

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La misura è conforme con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili", R10 "Qualità degli insediamenti" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese" in vigore.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna



Riqualifica paesaggistica area pubblica
antistante la nuova Casa Comunale

Codice ARE:

--

Codice PA:

P 11

Pacchetto di misure	P 11, P 12, P 15, P 16
Correlazione con altre misure	P 10, P 11, P 12
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5
Ente responsabile	Losone
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



Ubicazione misura



Concorso Nuova casa comunale di Losone – progetto vincitore

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura è nuova ed è declinata in riferimento alla strategia settoriale 1 "paesaggio, verde urbano e ML" che prevede lo sviluppo di un agglomerato a forte relazione con il paesaggio, l'acqua ed il verde urbano, supportato dalla promozione di collegamenti pedonali di relazione.

Essa si inserisce nell'ambito del concorso della nuova casa comunale di Losone che in riferimento agli spazi aperti prevede: (1) la conversione e la riqualifica delle aree esterne, specialmente quelle attinenti all'attuale Casa comunale (mapp. 1043), in spazi d'interesse pubblico, con funzione di luoghi d'aggregazione per le diverse attività proposte ai cittadini del Comune, (2) la congiunzione ed il potenziamento delle relazioni tra il mappale dell'attuale Casa comunale (mapp. 1043) e il mappale dell'ex Scuola dell'infanzia (mapp. 911), attraverso il disegno del suolo e la sua organizzazione a verde pubblico, (3) la predisposizione del progetto nel suo complesso ad

adattarsi e relazionarsi a possibili e futuri sviluppi edilizi ed alla creazione di spazi pubblici, che potrebbero coinvolgere il mappale di proprietà del patriziato (mapp.1042).

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità: la misura è importante per valorizzare lo spazio pubblico centrale di Losone e integrarlo nella rete esistente tramite connessioni di mobilità lenta. La misura individua la possibilità di riqualificare porzioni di paesaggio urbano in contesti che necessitano di essere migliorati, come nel caso dell'area antistante la casa comunale di Losone, permette di restituire alla popolazione una parte di città pubblica più attrattiva che concorre a migliorarne la qualità urbana.

Benefici: (1) favorisce il recupero e la valorizzazione degli spazi pubblici centrali, (2) migliora i collegamenti pedonali e implementa la maglia degli spazi pubblici e delle aree verdi, (3) migliorare la qualità urbana come sommatoria di aspetti ambientali, insediativi, sociali e di accessibilità

FASI DI ATTUAZIONE

Progettazione (da avviare, a seguito del concorso)

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Nessuno

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali

Nessuno

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità (concorso di architettura 2019)

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

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

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna



Riqualifica paesaggistica area verde
mappali 1041-1042 RFD - Patriziato di
Losone

Codice ARE:

--

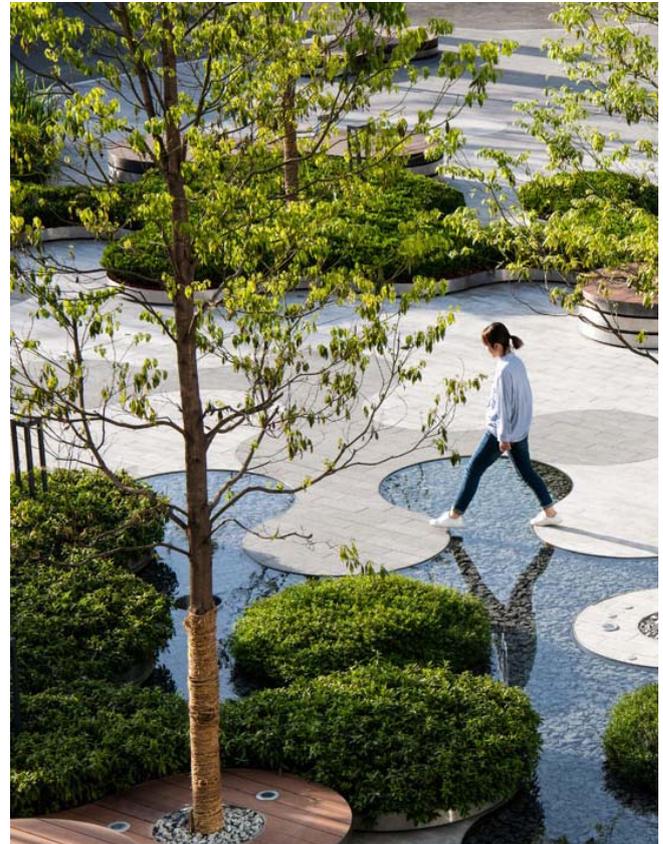
Codice PA:

P 12

Pacchetto di misure	P 11, P 12, P 15, P 16
Correlazione con altre misure	P 10, P 11, IN 14
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5
Ente responsabile	Losone
Altri Enti coinvolti	Patriziato di Losone
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



Ubicazione misura



Esempio di intervento paesaggistico con inserimento di autosilo interrato

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura è nuova ed è declinata in riferimento alla strategia settoriale 1 "paesaggio, verde urbano e ML" che prevede lo sviluppo di un agglomerato a forte relazione con il paesaggio, l'acqua ed il verde urbano, supportato dalla promozione di collegamenti pedonali di relazione.

L'ambito di intervento è un'area poco qualificante utilizzata a posteggio di proprietà del Patriziato. La misura prevede la riqualifica paesaggistica di tale area e in coerenza con la naturale continuazione dello spazio pubblico della nuova Casa Comunale.

La progettazione dell'area dovrà prevedere i seguenti contenuti già consolidati a PR spazio pubblico/area verde e autosilo interrato (50 stalli).

Il nuovo spazio pubblico dovrà essere coordinato con quanto indicato nella misura P 11 Riqualifica paesaggistica area pubblica antistante la nuova Casa Comunale data la contiguità spaziale e perseguire degli indirizzi progettuali coerenti con il contrasto alle isole di calore (misura P10) e con la riorganizzazione dei parcheggi e la riqualifica degli spazi pubblici (IN14).

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità: la misura è importante per valorizzare lo spazio pubblico centrale di Losone e integrarlo nella rete esistente tramite connessioni di mobilità lenta. La misura individua la possibilità di riqualificare porzioni di paesaggio urbano in contesti che necessitano di essere migliorati, come nel caso dell'area antistante la casa comunale di Losone, permette di restituire alla popolazione una parte di città pubblica più attrattiva che concorre a migliorarne la qualità urbana.

Benefici: (1) favorisce il recupero e la valorizzazione degli spazi pubblici centrali, (2) migliora i collegamenti pedonali e implementa la maglia degli spazi pubblici e delle aree verdi, (3) migliora la qualità urbana come sommatoria di aspetti ambientali, insediativi, sociali e di accessibilità

FASI DI ATTUAZIONE

Studio di fattibilità (da avviare)

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie:

Nessuno

Conflitti con la legislazione ambientale:

Nessuno

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Nessuno

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

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

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna



**Valorizzazione comparto fluviale della
Maggia e Melezza - integrazione ML e
verde urbano**

Codice ARE:

--

Codice PA:

P 14

Pacchetto di misure	
Correlazione con altre misure	ML 3.1, ML 27, ML 29
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5
Ente responsabile	Ascona, Locarno, Losone, Terre di Pedemonte
Altri Enti coinvolti	Cantone
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



Ubicazione misura



Esempio di integrazione della mobilità lenta in ambito fluviale

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura è nuova ed è declinata in riferimento alla strategia settoriale 1 “paesaggio, verde urbano e ML” che prevede lo sviluppo di un agglomerato a forte relazione con il paesaggio, l’acqua ed il verde urbano, supportato dalla promozione di collegamenti pedonali di relazione.

La valorizzazione del comparto fluviale dei fiumi Maggia e Melezza si configura come punto chiave nello sviluppo della relazione paesaggistica con l’agglomerato urbano. La possibilità di realizzare collegamenti di mobilità lenta lungo gli argini e tra le due sponde del fiume avvicina la città all’elemento acqua, ne rafforza la riconoscibilità e permette la creazione di aree di svago accessibili.

Gli ambiti da caratterizzare nello sviluppo di un progetto coordinato avranno i seguenti contenuti: area agricola, area di svago attrezzata e naturale, area naturale e/o protetta raccordati da connessioni di mobilità lenta.

L'ambito di intervento della misura è correlato e supportato dalle misure:

- ML3.1 Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi;
- ML 27 Completamento rete ML: Losone Campagne - Zandone – Golino;
- ML 29 Completamento rete ML: collegamento e passerella Verscio/Cavigliano - Golino.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità: la misura è importante per la valorizzazione delle aree libere, verdi e agricole lungo il fiume Maggia e per garantire i collegamenti tra le due sponde.

Benefici: (1) raggiunge gli obiettivi di valorizzazione delle aree dal profilo naturalistico, paesaggistico e ricreativo, (2) migliora la fruibilità e l'accessibilità tramite nuove connessioni, (3) avvicina il paesaggio antropizzato a quello naturale migliorando la qualità dei quartieri residenziali dell'agglomerato, (4) rafforza la riconoscibilità dell'elemento acqua.

FASI DI ATTUAZIONE

Locarno: avviati progetti di miglioramento della mobilità lenta lungo gli argini e di accessibilità all'acqua con scopo turistico-ricreativo.

Losone: avviati progetti di accessibilità all'acqua dei fiumi Melezza e Maggia;
progetto di collegamento ciclabile tra passerella per Tegna e zona industriale Zandone, in modo da ottenere un percorso continuo che allo stesso tempo permette di proteggere i prati secchi presenti a nord del golf;
Implementazione del percorso ciclabile della Valle Maggia 31.

Ascona: interesse da confermare.

Terre di Pedemonte: interessa da confermare.

Successive predisposizioni di varianti pianificatorie, laddove necessarie.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie:

Nessuno

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali:

possibili conflitti con: inventario federale dei paesaggi e dei monumenti naturali (IFP) (Ufficio federale dell'ambiente UFAM)

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Progetto modello Area di svago del Locarnese "Dall'Europa all'Africa lungo una golena", ing. For. Giovanni Monotti, 6.2018.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura conforme alle schede P1 Paesaggio e R9 Svago di prossimità e R/M2 "Agglomerato del Locarnese".

Necessità di aggiornamento del PD

Progetto da inserire come informazione preliminare nella scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.



Riqualifica paesaggistica e di svago dell'area verde al mapp. 313 RFD Gambarogno-Vira

Codice ARE:

--

Codice PA:

P 15

Pacchetto di misure	P 11, P 12, P 15, P 16
Correlazione con altre misure	ML 34
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5
Ente responsabile	Gambarogno-Vira
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



Ubicazione misura



Esempio di riqualifica paesaggistica delle aree di svago sul Ceresio

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura è nuova ed è declinata in riferimento alla strategia settoriale 1 "paesaggio, verde urbano e ML" che prevede lo sviluppo di una forte relazione con il paesaggio, l'acqua ed il verde urbano, supportato dalla promozione di collegamenti pedonali di relazione.

La valorizzazione paesaggistica e di svago dell'area con annessa integrazione delle passeggiate a lago e miglioramento delle vie d'accesso permette di:

- valorizzare l'area di svago mantenendone i caratteri naturali
- inserire contenuti di interesse pubblico relazionati al tema dell'acqua
- implementare la maglia degli spazi a valenza pubblica
- potenziare la pubblica fruizione delle rive

- rafforzare le connessioni di mobilità lenta a lago

L'ambito di applicazione della misura è correlato alla misura ML34 che si riferisce al prolungamento e completamento della passeggiata a lago di Vira Gambarogno, mapp.313.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità: la misura è importante per migliorare l'attrattività e la fruibilità di una nuova area pubblica di svago esposta sul lago a Vira.

Benefici: (1) la formazione di nuove aree di svago e la contestuale riqualifica del paesaggio accompagnate dalla messa in rete tramite l'implementazione delle connessioni di mobilità lenta nell'agglomerato permette di raggiungere gli obiettivi di sviluppo della riva del lago, (2) migliora la qualità urbana come sommatoria di aspetti ambientali, insediativi, sociali e di accessibilità.

FASI DI ATTUAZIONE

Base pianificatoria disponibile

Progettazione (da avviare)

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Nessuno

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali

Nessuno

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Base pianificatoria disponibile

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura conforme alle schede P1 Paesaggio, P7 Laghi e rive lacustri, R9 Svago di prossimità

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna



Riqualifica paesaggistica riva lago ai mapp. 168 e 170 RFD Gambarogno-Caviano

Codice ARE:

--

Codice PA:

P 16

Pacchetto di misure	P 11, P 12, P 15, P 16
Correlazione con altre misure	ML 8.6
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5
Ente responsabile	Gambarogno
Altri Enti coinvolti	Cantone
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



Ubicazione misura.



Esempio di riqualifica spiaggia pubblica sul Ceresio

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura è nuova ed è declinata in riferimento alla strategia settoriale 1 "paesaggio, verde urbano e ML" che prevede lo sviluppo di un agglomerato a forte relazione con il paesaggio, l'acqua ed il verde urbano, supportato dalla promozione di collegamenti pedonali di relazione.

L'ambito d'intervento della misura si riferisce ad un contesto in disuso (ex-casa delle Dogane) ed è correlato ad un progetto per la realizzazione di una scuola di vela con la possibilità di alloggio durante i corsi e le regate.

Di interesse è la fruibilità pubblica della porzione di riva del lago, che verrà offerta in modo permanente ed attrezzata. Il contesto paesaggistico che sarà reso pubblico è di valore. L'iniziativa si inserisce in una serie di interventi promossa dal Comune di Gambarogno, a favore della promozione della fruibilità pubblica delle rive del lago Verbano.

L'ambito di applicazione della misura è supportato dalla misura ML 8.6 "Completamento e messa in sicurezza rete ciclopedonale Gambarogno, Gerra - Dirinella".

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità: la misura è importante per migliorare l'attrattività e la fruibilità in relazione alle attività legate all'elemento acqua a Caviano con ricadute positive sull'intero agglomerato.

Benefici: (1) valorizzazione di un ambito pubblico in disuso, (2) garanzia della fruibilità della riva del lago per domiciliati e turisti, (3) contestuale insediamento di un'attività legata allo svago e al tempo libero, con funzione aggregativa di richiamo cantonale e nazionale.

FASI DI ATTUAZIONE

Base pianificatoria in corso.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie:

Nessuno

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali:

Nessuno

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità della struttura ricettiva (2022)

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La misura è volta alla concretizzazione di un percorso a lago previsto dal PD (scheda P7 "Laghi e rive lacustri") ed è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 "Agglomerato del Locarnese".

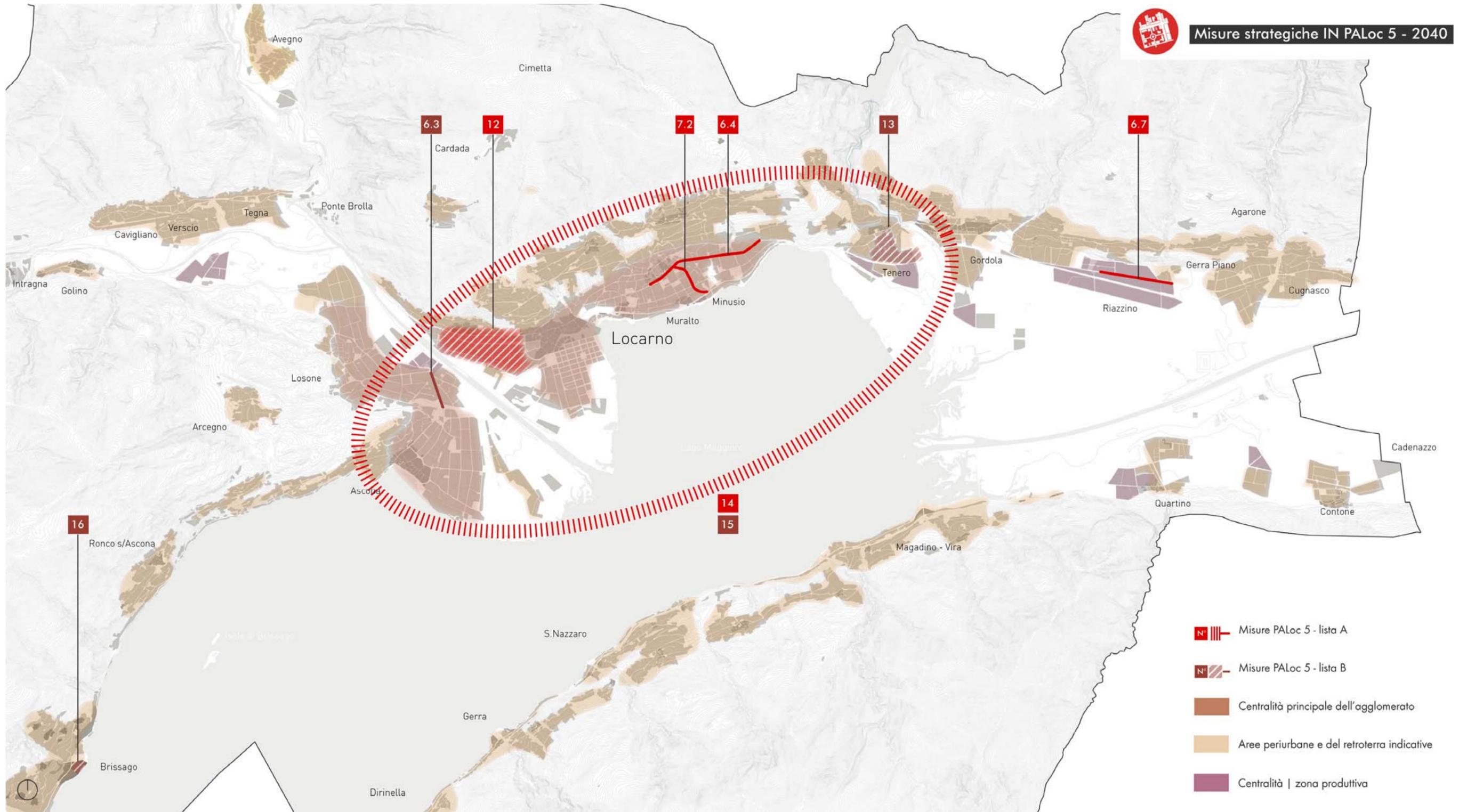
Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna

PALOC 5 | SCHEDE SULLE MISURE



SCHEDE MISURE PER GLI INSEDIAMENTI (IN)



Misure strategiche - insediamenti



Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale ad Ascona (via Locarno)

Codice ARE:

5113.3.083

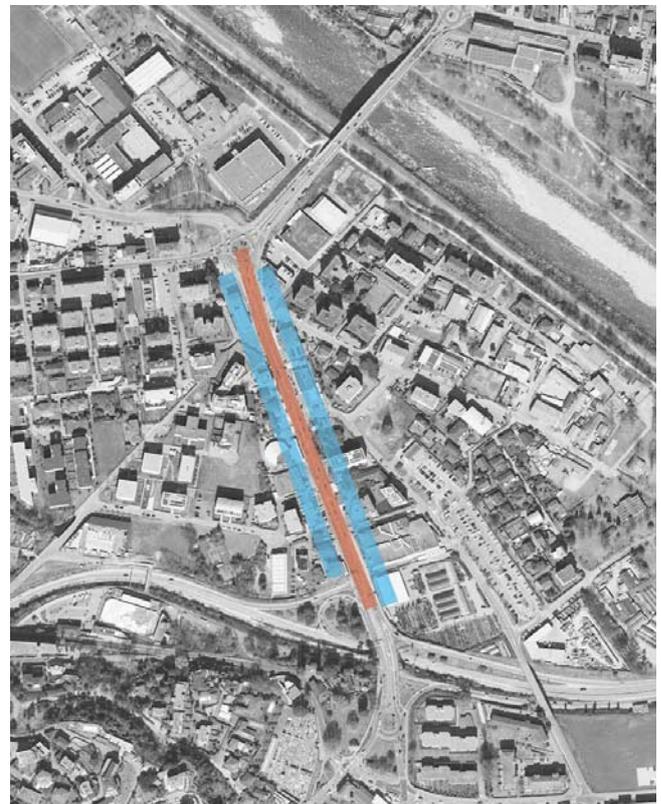
Codice PA:

IN 6.3

Pacchetto di misure	IN 6.3; IN 6.4; IN 6.7; IN 7.2
Correlazione con altre misure	IN 15
Rapporto con PA precedente	IN 6.3 (PALoc 4)
Ente responsabile	Ascona
Altri Enti coinvolti	
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032 - 2035



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Si tratta di predisporre a PR semplici regole per un migliore assetto urbanistico di una zona ad uso misto, dalla vocazione lavorativa e con numerose attività di servizio: (1) allineamento facciate, (2) eventuali alberature. (3) regolamentazione delle insegne, (4) regolamentazione degli accessi privati (per concentrarli laddove possibile favorendo anche una maggiore sicurezza di pedoni e ciclisti).

La misura serve a migliorare l'attrattività di un asse principale di accesso all'agglomerato, situato alla confluenza degli abitati di Locarno-Solduno, Losone e Ascona, attraversato da un asse forte del TP (linea urbana 1 Losone-Acona-Locarno-Gordola).

La misura, ripresa dal PALoc 4, e in coerenza con la nuova strategia settoriale 3 "contenimento del TIM e riqualifica degli assi urbani" che prevede di conferire agli assi urbani principali, oltre alla funzione di collegamento, una valenza di spazio pubblico di qualità e di riferimento; la valorizzazione dei fronti funge da motore per lo sviluppo centripeto dei quartieri.

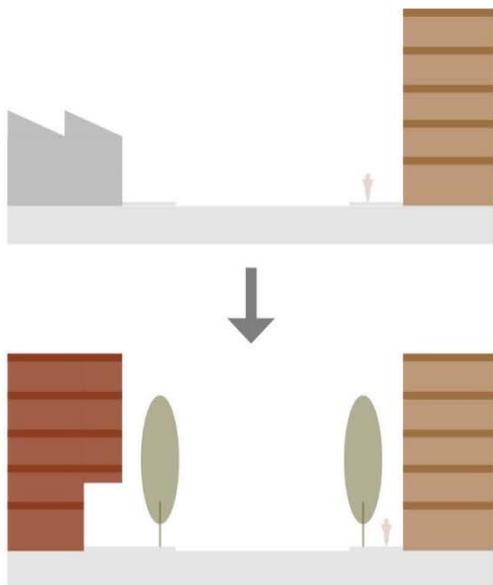
Per aumentare l'efficacia, vale la pena considerare l'utilizzo della negoziazione tramite contratti pubblici/privati (scheda IN15) in riferimento agli ambiti di valorizzazione dei fronti edilizi dove si prevede lo sfruttamento delle riserve edificatorie.

Sviluppo dalla generazione precedente

Rispetto al PALoc 4 gli obiettivi della misura sono semplificati, mantenendo la priorità B per dar modo di iniziare la progettazione urbanistica e la susseguente variante di PR.

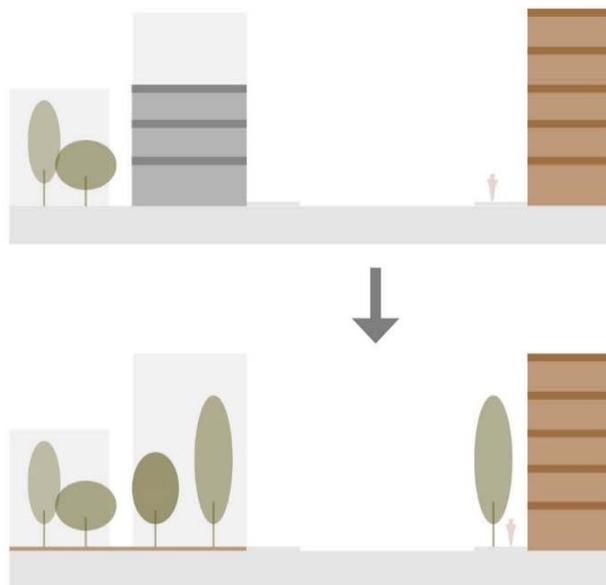
ESEMPIO 1

Attraverso un elemento pieno.



ESEMPIO 2

Attraverso uno spazio verde, urbano, "vuoto".



Trasformazione e riqualifica dei fronti (elaborazione Planidea SA)

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040): Livello di servizio B

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040): La misura non influenza significativamente il numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040).

Tipi di utilizzo: Utilizzo misto artigianale, commerciale, uffici.

Coordinamento trasporti-insediamenti: La misura non necessita di coordinamento supplementare trasporti-insediamenti.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità: valorizzazione dei fronti edilizi e riqualifica degli assi urbani principali come spazio pubblico strutturante, sviluppo di un carattere specifico definendo il rapporto tra lo spazio stradale e gli edifici che lo delimitano.

Benefici: (1) promozione della riqualifica urbanistica, (2) stimolo all'utilizzo delle riserve in luoghi centrali e ben serviti dal TP, (3) aumento della sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti, (4) migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta.

FASI DI ATTUAZIONE

Variante pianificatoria da avviare

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Riqualifica urbana di via Locarno ad Ascona - Studio urbanistico intercomunale del giugno 2016

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili", R10 "Qualità degli insediamenti" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese" in vigore.



Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Minusio (via San Gottardo)

Codice ARE:

-,-

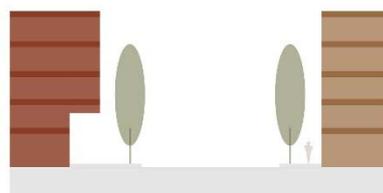
Codice PA:

IN 6.4

Pacchetto di misure	IN 6.3; IN 6.4; IN 6.7; IN 7.2
Correlazione con altre misure	IN 7.2; IN 14; IN 15
Rapporto con PA precedente	IN 6.4 (PALoc 4)
Ente responsabile	Minusio
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



Ubicazione misura



Concetto di sviluppo dei fronti edificati e viale alberato

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede di promuovere progetti pubblici di riqualifica dello spazio pubblico e di indirizzare progetti privati secondo le apposite regole del Piano regolatore in via di approvazione. Si possono citare i seguenti obiettivi principali:

- sviluppo dell'asse stradale come sequenza di micro-centralità di riferimento per l'intero quartiere;
- incentivare l'uso del pianterreno per funzioni commerciali, amministrative o culturali in grado di interagire con lo spazio pubblico della strada;
- prevedere altezze ed indici minimi per raggiungere un obiettivo di densità;

La misura può presupporre l'utilizzo della negoziazione tramite contratti pubblici/privati (scheda IN15) in riferimento agli ambiti di valorizzazione dei fronti edilizi dove si prevede lo sfruttamento delle riserve edificatorie.

La misura è in coerenza con la nuova strategia settoriale 3 "contenimento del TIM e riqualifica degli assi urbani" che prevede di conferire agli assi urbani principali, oltre alla funzione di collegamento, una valenza di spazi pubblici di qualità e di riferimento per i quartieri; la valorizzazione dei fronti funge da motore per lo sviluppo centripeto dei quartieri

La misura su via San Gottardo è supportata e accompagnata da altri interventi promossi dal Comune, quali l'implementazione della strada ciclabile su via Simen per favorirne la messa in sicurezza e la diversificazione dei flussi di traffico.

Sviluppo dalla generazione precedente

Conclusa l'elaborazione della base legale attraverso la citata variante di PR, la misura passa in priorità A.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040): Livello di servizio B

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040): Si stima che la misura possa contribuire ad un aumento di 100 unità (abitanti e posti lavoro), all'orizzonte 2040, oltre quelli già comunque previsti da USTAT nel periodo corrispondente.

Tipi di utilizzo: Utilizzo misto residenza, uffici, utilizzo pubblico.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti: La misura non necessita di coordinamento supplementare tra trasporti e insediamenti.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità: valorizzazione dei fronti edilizi e riqualifica degli assi urbani principali come spazio pubblico strutturante, sviluppare un carattere specifico definendo il rapporto tra lo spazio stradale e gli edifici che lo delimitano.

Benefici: (1) promozione della riqualifica urbanistica, (2) stimolo all'utilizzo delle riserve in luoghi centrali e ben serviti dal TP, (3) aumento della sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti, (4) migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta.

FASI DI ATTUAZIONE

Studio urbanistico concluso.

Adattamento del PR da affrontare.

Progetti concreti: pubblici e privati, a seguire.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Nessuno.

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali

Nessuno

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio urbanistico preliminare (Guscetti, 2018).

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La misura è conforme con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili", R10 "Qualità degli insediamenti" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese" in vigore.

Necessità di aggiornamento del PD:

Nessuna.



Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Lavertezzo / Locarno (via Cantonale)

Codice ARE:

5113.3.087

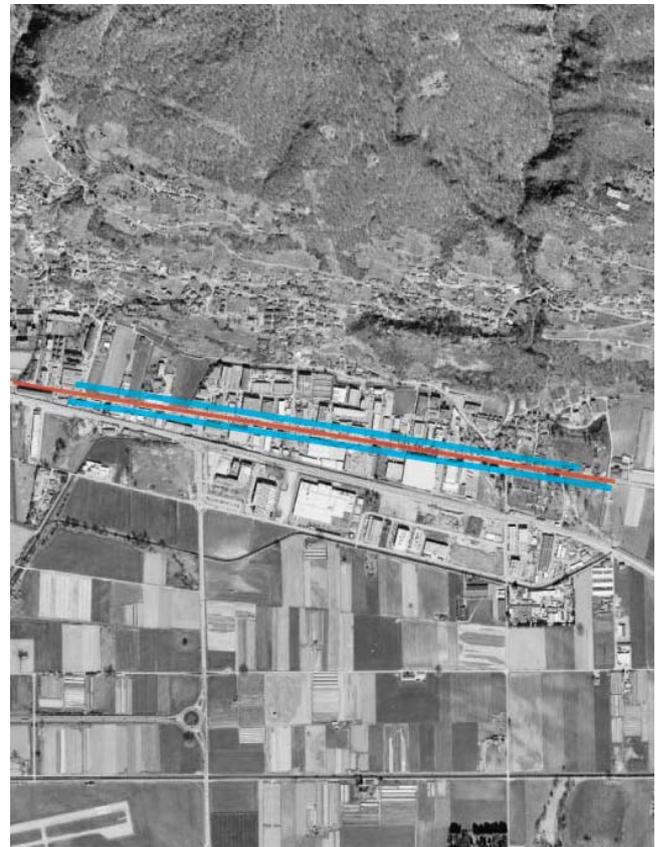
Codice PA:

IN 6.7

Pacchetto di misure	IN 6.3; IN 6.4; IN 6.7; IN 7.2
Correlazione con altre misure	IN 15
Rapporto con PA precedente	IN 6.7 (PALoc 4)
Ente responsabile	Lavertezzo e Locarno
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura serve a migliorare la caratterizzazione di un asse viario destinato prevalentemente ad attività lavorative, che funge da confine tra i comuni di Lavertezzo e Locarno, in un contesto a vocazione lavorativa (località Riazzino).

Si tratta di predisporre a PR semplici regole funzionali ad un migliore assetto urbanistico per una zona ad uso misto, dalla vocazione lavorativa e con numerose attività di servizio: (1) allineamento facciate, (2) eventuali alberature. (3) regolamentazione delle insegne, (4) regolamentazione degli accessi privati (in modo da concentrarli laddove possibile favorendo anche una maggiore sicurezza di pedoni e ciclisti).

La misura, ripresa dal PALoc 4, è in coerenza con la nuova strategia settoriale 3 "contenimento del TIM e riqualifica degli assi urbani".

Sviluppo dalla generazione precedente

Rispetto al PALoc 4 gli obiettivi della misura sono stati ripensati, in modo da poterla promuovere in priorità A per dar modo di iniziare un approfondimento urbanistico e la susseguente variante di PR.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Livello di servizio B e C

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

La misura non influenza significativamente il numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040).

Tipi di utilizzo

Utilizzo misto artigianale, commerciale, uffici.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

La misura non necessita di coordinamento supplementare tra trasporti e insediamenti.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità: valorizzazione dei fronti edilizi e riqualifica di un comparto destinato prevalentemente al lavoro, in prossimità di una importante fermata TP (fermata FFS Riazino).

Benefici: (1) promozione della riqualifica urbanistica anche in un comparto lavorativo, ben servito dal TP, (2) aumento della sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale.

FASI DI ATTUAZIONE

Aggiornamento studio urbanistico concluso (2021-2022).

Variante di PR in territorio di Locarno da continuare e concludere (lato Sud)

Variante di PR in territorio di Lavertezzo da avviare (lato Nord)

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Nessuno

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali:

Nessuno

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Riassetto urbanistico strada cantonale Gordola-Riazino - variante PR di Locarno del dicembre 2013

Consolidamento

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La misura è conforme con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili", R10 "Qualità degli insediamenti", M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese" in vigore.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna



Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Minusio (via Verbano)

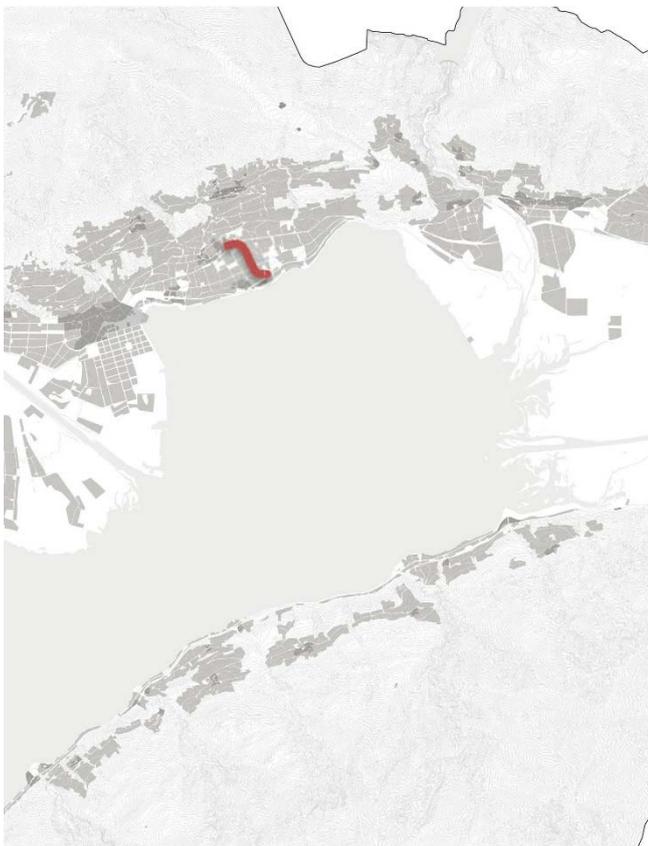
Codice ARE:

--

Codice PA:

IN 7.2

Pacchetto di misure	IN 6.3; IN 6.4; IN 6.7; IN 7.2
Correlazione con altre misure	IN 6.4; IN 14; IN 15; RSS 13.2
Rapporto con PA precedente	IN 7.2 (PALoc 4)
Ente responsabile	Minusio
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



Ubicazione misura



Tavola estratta da procedura MSP – 10.2023

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede di promuovere progetti pubblici di riqualifica dello spazio pubblico e di indirizzare progetti privati secondo le risultanze di un Mandato di studio in parallelo (MSP) del 10.2023. Si possono citare i seguenti obiettivi principali:

- formazione di un collegamento pedonale attrattivo, sicuro e facilmente identificabile tra il centro, la fermata TILO e le aree di svago a lago;
- promozione urbanistica coordinata con un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale.

La misura è in coerenza con la nuova strategia settoriale 3 "contenimento del TIM e riqualifica degli assi urbani" ed è essenziale per migliorare la caratterizzazione di un asse viario di collegamento (via Verbano) compreso tra via San Gottardo e il nucleo di Minusio, la fermata TILO e le aree di svago a lago.

La misura può presupporre l'utilizzo della negoziazione tramite contratti pubblici/privati (scheda IN15)

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura ha proseguito il suo percorso di attuazione, lo studio urbanistico è stato allestito, attualmente è in corso l'allestimento della base pianificatoria

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Livello di servizio B

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

La misura non influenza significativamente il numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040).

Tipi di utilizzo

Uso prevalentemente residenziale.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Prova delle capacità di trasporto: la prossimità con le linee 1 e 311 TP, così come la presenza della nuova fermata FFS di Minusio sono garanzia di un buon coordinamento tra trasporti e insediamenti.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità: valorizzazione dei fronti edilizi e riqualifica degli assi urbani principali come spazio pubblico strutturante e di collegamento con nuova fermata FFS.

Benefici: (1) promuove la riqualifica urbanistica, (2) favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi centrali e ben serviti dal TP, (3) aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti

FASI DI ATTUAZIONE

Studio urbanistico concluso (MSP 10.2023).

Base pianificatoria in elaborazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Nessuno.

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali

Nessuno.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio urbanistico oggetto di mandato studi in parallelo (MSP 10.2023)

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La misura è conforme con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili", R10 "Qualità degli insediamenti", M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese" in vigore.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna.



**Valorizzazione urbanistica del Quartiere
Campagna a Locarno**

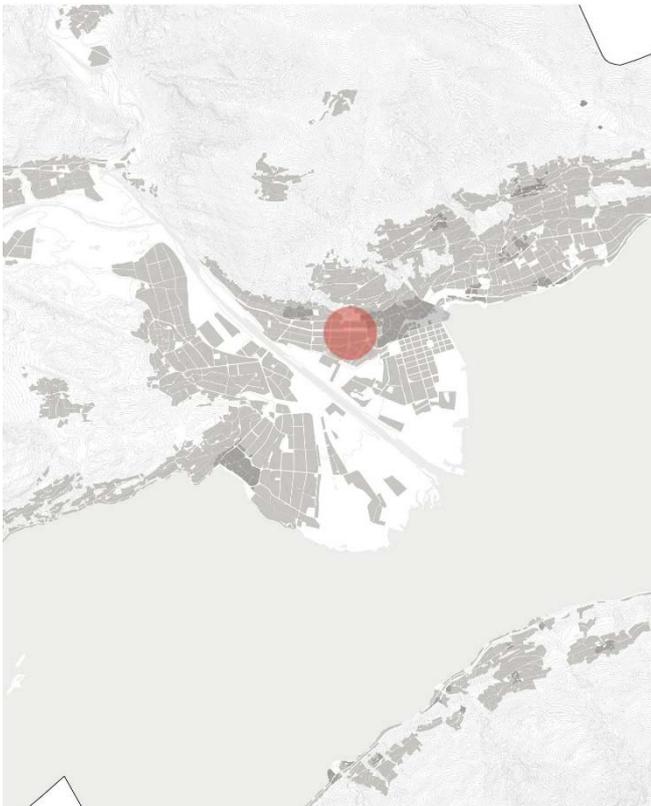
Codice ARE:

--

Codice PA:

IN 12

Pacchetto di misure	IN 12, IN 13, IN 14, IN 15, IN 16
Correlazione con altre misure	IN 14, IN 15, RSS 21.1.1, RSS 27, ML 35, TP 13
Rapporto con PA precedente	IN 12 (PALoc 4)
Ente responsabile	Locarno
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica ed estratto analisi (SaSa 8.2023)

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Sulla base dell'analisi preliminare dell'8.2023, la misura propone l'approfondimento di un concetto urbanistico, l'allestimento di nuovi articoli normativi e l'elaborazione di concreti progetti pubblici, con i seguenti obiettivi:

- stabilire una chiara gerarchia degli spazi pubblici (strade, piazze, parchi), come anche la loro valorizzazione e messa in rete
- recupero della valenza multifunzionale dello spazio stradale, delle sue relazioni con gli spazi pubblici e privati e con i fronti edificati;
- analisi e adeguamento delle norme attuali per definire allineamenti, indici minimi, destinazione del pianterreno, tipologie di edificazione, ecc.
- analisi della parcellazione attuale in relazione agli importanti potenziali edificatori della zona e sviluppo di misure in grado di incentivare una ricomposizione.
- favorire la mobilitazione delle riserve edificatorie ed il rinnovamento della sostanza edilizia esistente.

La misura può presupporre l'utilizzo della negoziazione tramite contratti pubblici/privati (scheda IN15).

Misura essenziale per migliorare la qualità insediativa di un quartiere sviluppatosi rapidamente negli ultimi anni. Il quartiere ha interessanti riserve edificatorie da mobilitare e coordinare all'interno di un progetto di riqualifica.

La misura è ripresa dal PALoc 4 ed è declinata in coerenza con la strategia settoriale 2 "sviluppo centripeto e promozione del TP".

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura ha proseguito il suo percorso di attuazione, il documento di analisi preliminare è stato concluso l'8.2023.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Livello di servizio B

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Si stima che la misura possa contribuire ad un aumento di 150 unità (abitanti e posti lavoro), all'orizzonte 2040, oltre a quelli già previsti da USTAT nel periodo corrispondente.

Tipi di utilizzo

Utilizzo misto residenza, uffici, servizi alla popolazione.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Tema in fase di approfondimento

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità:

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti. Mitigazione delle isole di calore laddove già oggi percepibili.

Benefici: (1) densificazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; (2) miglioramento della qualità degli spazi pubblici, (3) aumento della sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili, (4) incremento dell'utenza di TP.

FASI DI ATTUAZIONE

Documento di analisi preliminare concluso nel 2023.

A seguire vi sono l'approfondimento del concetto urbanistico, l'allestimento di nuovi articoli normativi e l'elaborazione di concreti progetti pubblici.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: Nessuno

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali: Nessuno

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Analisi urbanistica preliminare (SaSa 8.2023)

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La misura è conforme con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili", R10 "Qualità degli insediamenti" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese" in vigore.

Necessità di aggiornamento del PD

È necessario l'aggiornamento della scheda R/M2 (aggiornamento descrizione della misura in DA).



Riqualifica urbanistica dell'area centrale di Tenero

Codice ARE:

-,-

Codice PA:

IN 13

Pacchetto di misure	IN 12, IN 13, IN 14, IN 15, IN 16
Correlazione con altre misure	IN 15
Rapporto con PA precedente	IN 13 (PALoc 4)
Ente responsabile	Tenero
Altri Enti coinvolti	
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032 - 2035



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede l'elaborazione di un concetto urbanistico con in particolare i seguenti obiettivi:

- stabilire una chiara gerarchia degli spazi pubblici (strade, piazze, parchi), come anche la loro valorizzazione e messa in rete
- recupero della valenza multifunzionale dello spazio stradale, delle sue relazioni con gli spazi pubblici e privati e i fronti edificati;
- adeguamento delle norme attuali per definire allineamenti, indici minimi, destinazione del pianterreno, tipologie di edificazione, ecc.
- sviluppo di misure in grado di incentivare una ricomposizione fondiaria;
- favorire l'attivazione delle riserve edificatorie e il rinnovamento della sostanza edilizia esistente;
- rafforzare il carattere commerciale del fronte lungo via San Gottardo;
- valorizzare via Francesca quale via storica di collegamento con la zona lavorativa, commerciale e di svago posta oltre la ferrovia.

La misura è ripresa dal PALoc 4 ed è declinata in coerenza della strategia settoriale 2 "sviluppo centripeto e promozione del TP".
La misura può essere correlata all'utilizzo della negoziazione tramite contratti pubblici/privati (scheda IN15).

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura viene mantenuta in priorità B.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Livello di servizio B

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

È possibile che la misura influenzi il numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040). Una stima potrà essere effettuata solo quando la misura sarà maggiormente concretizzata.

Tipi di utilizzo

Utilizzo misto residenza, uffici, servizi alla popolazione.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Un responso potrà essere dato solo quando la misura sarà maggiormente concretizzata.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità: Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti. Concentrazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi adeguati, tenendo conto del sistema dei trasporti.

Benefici: incremento dell'utenza di TP, aumento della sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili, riduzione del consumo di superficie occupata dall'urbanizzazione e riduzione delle emissioni ambientali.

FASI DI ATTUAZIONE

Concetto urbanistico e successiva base pianificatoria da avviare.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Nessuno

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali:

Nessuno

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Nessuno

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La misura è conforme con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili", R10 "Qualità degli insediamenti" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese" in vigore.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna.



Riorganizzazione parcheggi e riqualifica spazi pubblici

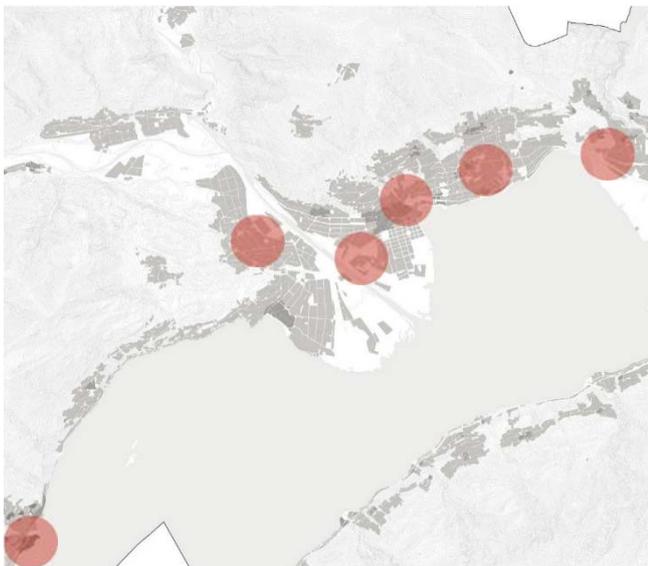
Codice ARE:

.-

Codice PA:

IN 14

Pacchetto di misure	IN 12, IN 13, IN 14, IN 15, IN 16
Correlazione con altre misure	IN 6.4, IN 16, P 12, P10, RSS 32
Rapporto con PA precedente	IN 14 (PALoc 4)
Ente responsabile	Brissago, Locarno, Minusio, Muralto, Losone e Tenero
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



Ubicazione misura



Esempio di spazio pubblico riqualificato

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Nelle aree centrali le superfici attualmente destinate a parcheggio (pubblico) per veicoli privati, sono spesso ubicate in luoghi storicamente nati come spazi e piazze pubbliche. La conversione in posteggio risale al secondo dopoguerra. Ora vi è necessità di ridare spazio alla mobilità lenta ed a momenti di aggregazione pubblica, così come di mitigare il fenomeno delle isole di calore.

La misura, dunque, parte dal principio di recuperare spazi pubblici attraverso la riduzione/eliminazione di superfici utilizzate a posteggio ed eventualmente la ricollocazione degli stessi in strutture interrato. Allo stesso tempo favorisce e incrementa la domanda di TP e migliora la qualità urbana degli ambiti oggetto di tale misura.

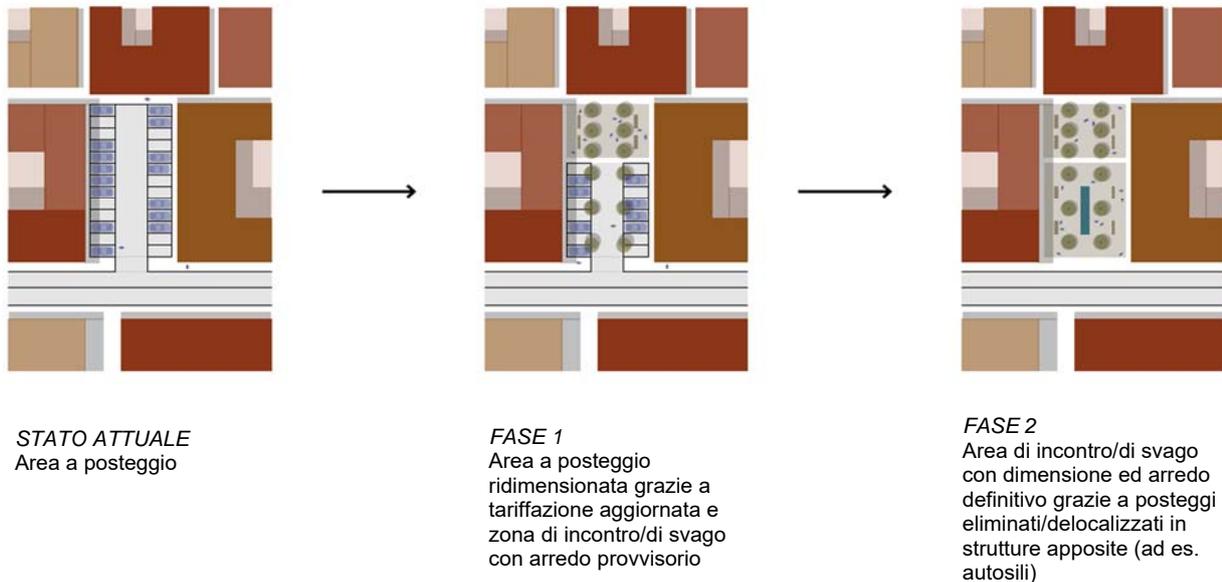
Dato che la riconversione da posteggi a spazi pubblici è spesso un processo lungo, che coinvolge molte sensibilità diverse e chiede di modificare abitudini ritenute consolidate, si propone un approccio graduale, tramite un modello di promozione a due fasi, in cui nella prima si riduce una parte dei posteggi e si predispongono superfici di fruizione pubblica provvisorie.

Queste superfici provvisorie entrano quindi in una dinamica di apprezzamento graduale da parte della popolazione coinvolta, senza ancora chiedere la rinuncia a tutti i posteggi, che potranno comunque trovare una regolamentazione tariffale atta a ridurre la necessità ed il numero.

La seconda fase prevede una riduzione ulteriore dei posteggi, eventualmente parzialmente ricollocati in strutture interrato, ed un consolidamento strutturale dello spazio pubblico.

La misura è ripresa dal PALoc 4 ed è declinata dalla strategia settoriale 2 "sviluppo centripeto e promozione del TP".

Approccio graduale per uno sviluppo dello spazio pubblico



Sviluppo dalla generazione precedente

Rispetto alla misura prevista nel PALoc 4 ne è stato rivisto il contenuto e la forma sviluppando un modello da applicare indipendentemente dal luogo, sono state riviste le aree potenziali e inserite le buone pratiche di esempi già consolidati.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Differenziato, in funzione delle diverse localizzazioni della tipologia di intervento.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Si stima che la misura possa contribuire ad un aumento locale di abitanti e posti lavoro, all'orizzonte 2040, oltre a quelli già previsti da USTAT. La quantità non è però stimabile a priori.

Tipi di utilizzo

Utilizzo pubblico

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

La misura è utile a sostegno della mobilità lenta. Non è influenzata dalla qualità del traffico pubblico

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità: La necessità di ridare spazio alla mobilità lenta ed a momenti di aggregazione pubblica, così come di mitigare il fenomeno delle isole di calore, può essere attuato per fasi successive, coinvolgendo la popolazione, inducendo un cambio di modalità di uso delle superfici pubbliche.

Benefici: (1) contribuisce a raggiungere gli obiettivi di aumento della qualità insediativa (2) favorisce la sicurezza e la qualità della mobilità lenta, (3) favorisce la transizione dell'utilizzazione da spazi funzionali a luoghi di fruizione collettiva, (4) nella fase intermedia di riqualifica permette il colloquio con la popolazione con un minimo investimento da parte dell'ente pubblico, (5) contribuisce a mitigare l'effetto delle isole di calore.

FASI DI ATTUAZIONE

Sono in corso alcuni progetti di riqualifica in coerenza a questa misura:

Brissago

- Nucleo, eliminazione posteggi in superficie e conseguente riqualifica spazi pubblici (nuova misura IN16)

Locarno

- Piazza Rondalli, saranno eliminati tutti i posteggi a favore dello spazio pubblico

Losone

- Mapp. 1041-1042, eliminazione posteggi in superficie e conseguente riqualifica spazi pubblici – (nuova misura P12)

Minusio

- Piazza del Municipio, riduzione posteggi subordinata a realizzazione autosilo
- Piazza Crocifisso, riduzione posteggi e riconversione in spazio pubblico
- Posteggio tra riale Remardone e centro Elisarion

Muralto

- Piazzale "Rabissale" (c/o passaggio a livello FFS), Via Stefano Franscini (correlato alla misura ML24)

Aree con potenziali di riorganizzazione parcheggi e riqualifica spazi pubblici individuate in ambito PALoc5:

Locarno,

- Piazza Muraccio (progettazione da avviare)

Minusio,

- sistema di spazi pubblici lungo Via San Gottardo, Piazza Borengo, Piazza Municipio, crocifisso - oratorio, area Fontile e Piazza Navegna.

Muralto,

- piazzale posteggi c/o Municipio; piazzale posteggi incrocio Via del Municipio / Via Stefano Franscini;

Tenero,

- Piazza Guglielmo Canevascini (da integrare nel progetto di riqualifica via San Gottardo)

IMPATTO AMBIENTALE**Consumo di superficie**

Nessuno

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali

Nessuno

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Valutazioni in corso, o da avviare, da parte dei singoli comuni.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE**Conformità con il PD**

La misura è conforme con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili", R10 "Qualità degli insediamenti" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese" in vigore.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna.



Sviluppo urbano concordato - riqualifica spazi urbani con coinvolgimento pubblico/privato

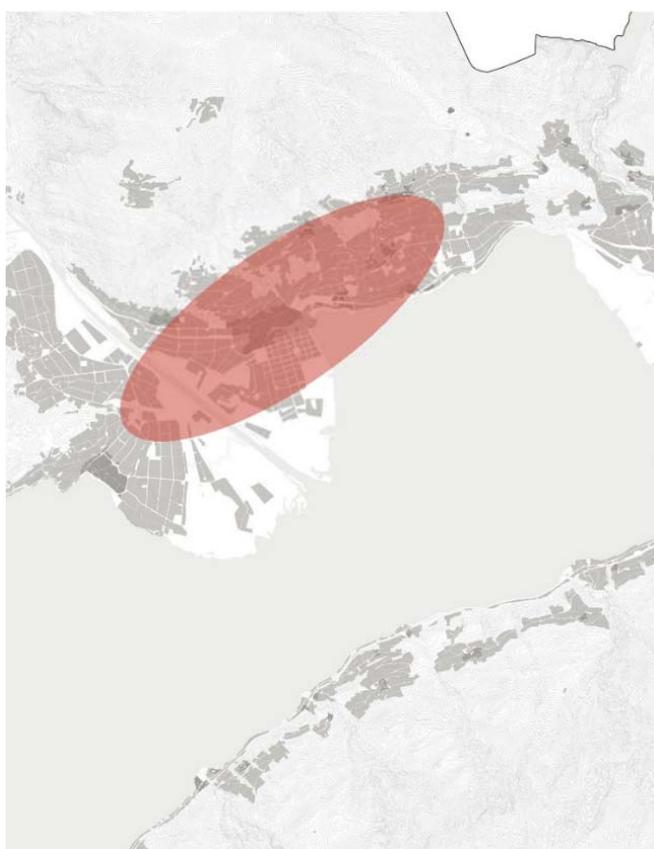
Codice ARE:

-,-

Codice PA:

IN 15

Pacchetto di misure	IN 12, IN 13, IN 14, IN 15, IN 16
Correlazione con altre misure	IN 6.3, IN 6.4, IN 6.7, IN 12, IN 13, P10
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5
Ente responsabile	Locarno, Minusio, Muralto
Altri Enti coinvolti	Cantone
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032 - 2035



Ubicazione misura



Esempio di sviluppo urbano tramite partenariato pubblico/privato

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

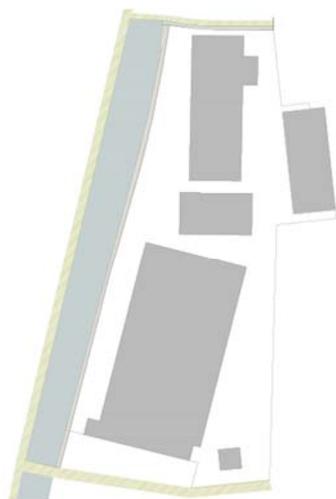
Lo sviluppo urbanistico di comparti negli anni è divenuto più coinvolgente ed esigente in termini di risorse da investire e di risultati da raggiungere. Per raggiungere obiettivi più elevati di qualità degli insediamenti è necessario definire alcuni principi: incentivare il verde pubblico, garantire la permeabilità degli insediamenti, ridurre la necessità di posteggi e predisporre servizi alla popolazione, garantire la residenza primaria per diverse fasce di popolazione

La misura propone la possibilità di incentivare l'utilizzo dello strumento del contratto tra pubblico e privato (ai sensi dell'art. 76 LST) nell'ambito dell'iter della progettazione di comparti strategici nei quali si intende perseguire una riqualifica urbanistica coordinata alla realizzazione di progetti edilizi. Tale contratto definisce e ripartisce oneri e benefici tra le parti attraverso una negoziazione in modo da raggiungere l'obiettivo preposto di miglioramento della qualità insediativa. Il risultato dell'applicazione dello strumento del contratto pubblico/privati è una soluzione win-win per ambo le parti.

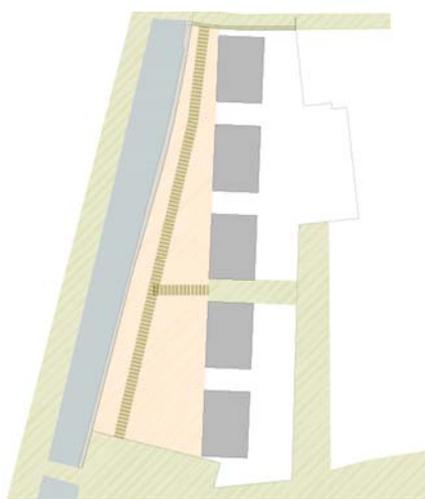
Nella negoziazione, attuata nell'ambito dell'applicazione del citato art. 74 LST, tipicamente l'ente pubblico offre maggiori possibilità edilizie e/o destinazioni d'uso più ampie in cambio della messa a disposizione di superfici attrezzate ad uso pubblico (parchi, piazze), di percorrenze lente pubbliche (passaggi pedonali, viali), di offerte di servizi di interesse pubblico (negozi, ristorazione, asili nido, ecc.).

La misura è nuova ed è declinata in riferimento alla strategia settoriale 2 "sviluppo centripeto e promozione del TP". La misura: promuove lo sviluppo degli insediamenti nelle zone centrali dove l'offerta di vettori di mobilità sostenibile è adeguata; riqualifica lo spazio pubblico e favorisce la qualità architettonica e urbanistica; sviluppa e consolida gli assi forti TP e ML come elementi strutturanti dell'agglomerato per gli spostamenti utilitari.

Edificazione e riqualifica sulla base di contratti pubblico/privati



STATO INIZIALE
Area ex industriale/artigianale dismessa, senza spazi verdi, senza qualità, senza percorrenze pubbliche.



ELEMENTI IN GIOCO
Spazi pubblici pavimentati e verdi, qualità dell'edificato, percorrenze pubbliche di collegamento.



STATO FINALE
Nuova edificazione privata e densa con fruizione pubblica di spazi e percorrenze di collegamento esterno/interno.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Differenziato, in funzione delle diverse localizzazioni della tipologia di intervento.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Si stima che la misura possa contribuire ad un aumento locale percettibile di abitanti e posti lavoro, all'orizzonte 2040, oltre quelli già comunque previsti da USTAT. La quantità non è però stimabile a priori.

Tipi di utilizzo

Utilizzo misto, residenza, artigianato, uffici, utilizzo pubblico, tempo libero.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Prova delle capacità di trasporto:

- A livello qualitativo, la misura andrà prioritariamente promossa laddove vi è un'importante presenza di trasporto pubblico.
- A livello quantitativo, ogni misura concreta andrà verificata con la disponibilità e capacità di trasporto pubblico. È insito nella concordanza che vi debba essere una relazione virtuosa tra densità promossa e capacità della rete pubblica di trasporto e che non vi sia percettibile aumento del traffico individuale motorizzato.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità: la misura permette di raggiungere maggiore qualità insediativa e quindi attrattività in comparti che necessitano uno sviluppo urbanistico (aree dismesse da convertire, aree degradate da riqualificare, aree sottoutilizzate da densificare). Il coinvolgimento dei

privati permette di raggiungere intese virtuose, commisurate al potenziale di investimento e di redditività in gioco, sia pubblica che privata.

Benefici: (1) aumento della qualità insediativa, (2) spazi pubblici in luoghi strategici, (3) investimento pubblico minore, (4) promozione della mobilità lenta, (5) servizi alla cittadinanza, (6) mitigazione delle isole di calore nei luoghi più sottoposti a tale fenomeno.

FASI DI ATTUAZIONE

Progetti urbanistici da avviare nei singoli Comuni

Attuazione in corso:

Il Comune di Locarno ha avviato una procedura pianificatoria sull'area Ex saponificio dove attraverso la negoziazione tra pubblico e privato si prefigge l'obiettivo di un miglior controllo degli esiti progettuali in funzione delle necessità della città nella prospettiva di una soluzione soddisfacente per ambo le parti.

Il Comune di Minusio ha promosso un Mandato di Studi in Parallelo (MSP) per lo sviluppo del comparto Remorino in cui intende coinvolgere la parte privata al fine della negoziazione. (privati non ancora coinvolti)

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Nessuno

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali

Nessuno.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

La fattibilità è ancorata nella Legge sullo sviluppo territoriale (art. 76).

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La misura è conforme con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili", R10 "Qualità degli insediamenti" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese" in vigore.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuno



**Riqualifica urbanistica comparto
Piazza Municipio - Casa Baccalà a
Brissago**

Codice ARE:

.-

Codice PA:

IN 16

Pacchetto di misure	IN 12, IN 13, IN 14, IN 15, IN 16
Correlazione con altre misure	IN 14, RSS 32
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5
Ente responsabile	Brissago
Altri Enti coinvolti	Cantone
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032 - 2035



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica: Perimetro Mandati di studio in parallelo (MSP)

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il comparto oggetto della misura è composto dalla zona AP-EP del centro scolastico e sportivo e dal comparto di interesse pubblico di Piazza Municipio e Casa Baccalà, collegati tra loro dal riale Monte Sacro e i suoi argini, dalla strada cantonale a monte e dalla passeggiata a lago a valle

È stato avviato un mandato di studi in parallelo (MSP) di livello pianificatorio con l'obiettivo di coordinare e integrare questi due importanti comparti pubblici di progetto a cavallo del riale, in modo da impostare a livello pianificatorio una progettazione organica e quindi una programmazione coerente della riqualifica del promontorio a lago, quale rilevante emergenza paesaggistica

Nell'ambito del MSP saranno gestiti anche altri temi oggetto di corrispettive misure del PALoc 5:

- la riqualifica della strada cantonale in attraversamento del nucleo come elemento di raccordo tra i due comparti pubblici (Misura RSS 32);
- l'autosilo, considerata infrastruttura strategica, per l'eliminazione dei posteggi nell'ambito delle aree pubbliche del nucleo e quindi per la riqualificazione effettiva degli spazi pubblici (Misura IN14).

La misura è nuova ed è declinata in riferimento alla strategia settoriale 2 "sviluppo centripeto e promozione del TP".

La misura promuove lo sviluppo degli insediamenti nelle zone centrali dove l'offerta di vettori di mobilità sostenibile è adeguata, riqualifica lo spazio pubblico e favorisce la qualità architettonica e urbanistica, sviluppa e consolida gli assi forti TP e ML come elementi strutturanti dell'agglomerato per gli spostamenti utilitari.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Livello di servizio C

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

La misura non influenza significativamente il numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040).

Tipi di utilizzo

Utilizzo sostanzialmente pubblico

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

La misura non necessita di coordinamento supplementare tra trasporti e insediamenti, oltre a quelli già citati.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità: la misura è essenziale per migliorare l'attrattività e il raggiungimento di maggiore qualità insediativa del nucleo di Brissago.

Benefici: (1) attraverso il mandato di studi in parallelo potrà essere controllata la qualità del progetto, (2) la valorizzazione degli spazi pubblici porterà beneficio all'intera collettività ed all'attrattività turistica in un contesto paesaggistico importante.

FASI DI ATTUAZIONE

Mandato di Studi in Parallelo (MSP) avviato.

Variante di PR e progettazione degli spazi pubblici a seguire.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: Nessuno

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali: Nessuno

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La misura è conforme con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili", R10 "Qualità degli insediamenti" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese" in vigore.

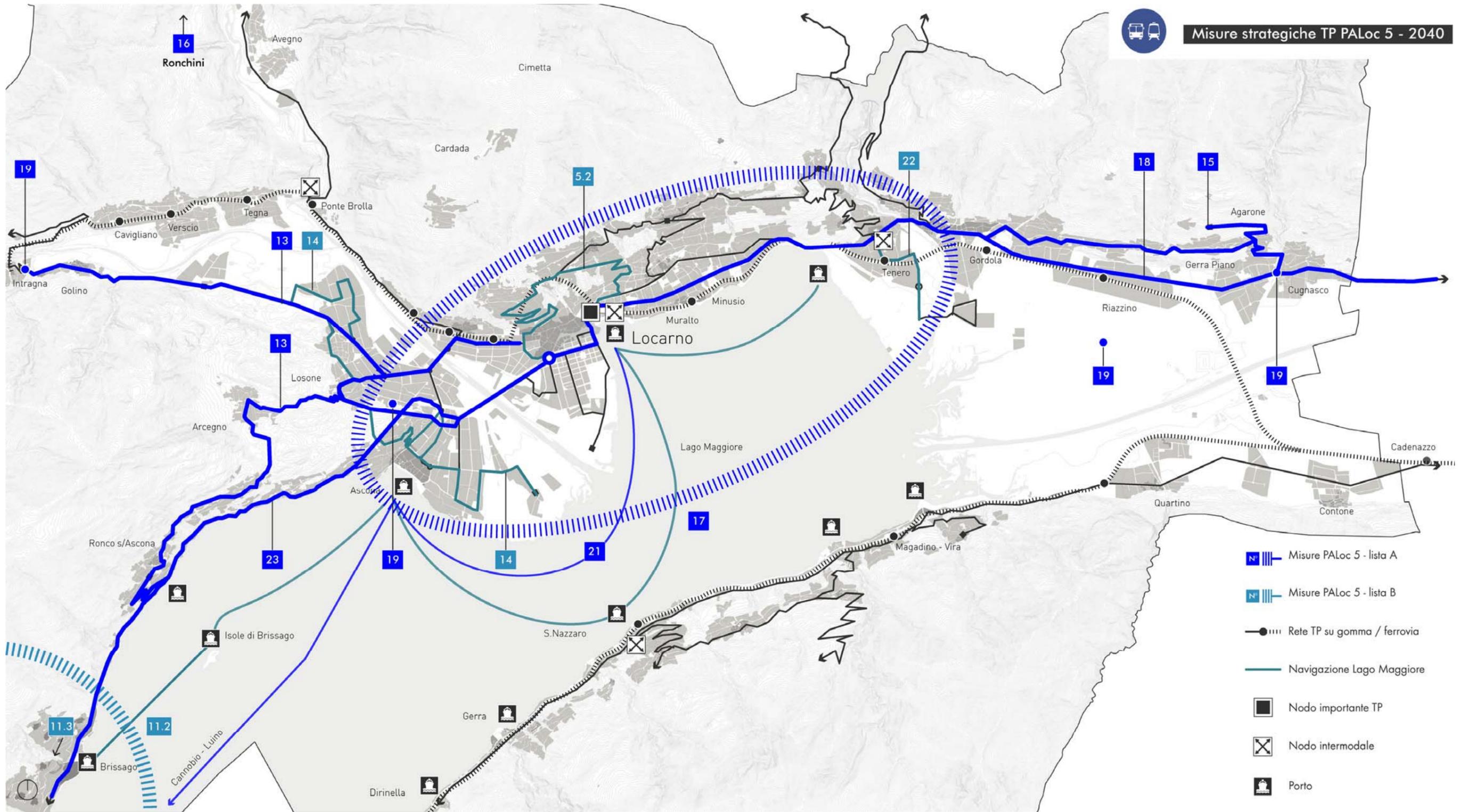
Necessità di aggiornamento del PD

Progetto da inserire come informazione preliminare nella scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese.

PALOC 5 | SCHEDE SULLE MISURE



SCHEDE MISURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO (TP)



Misure strategiche - trasporto pubblico

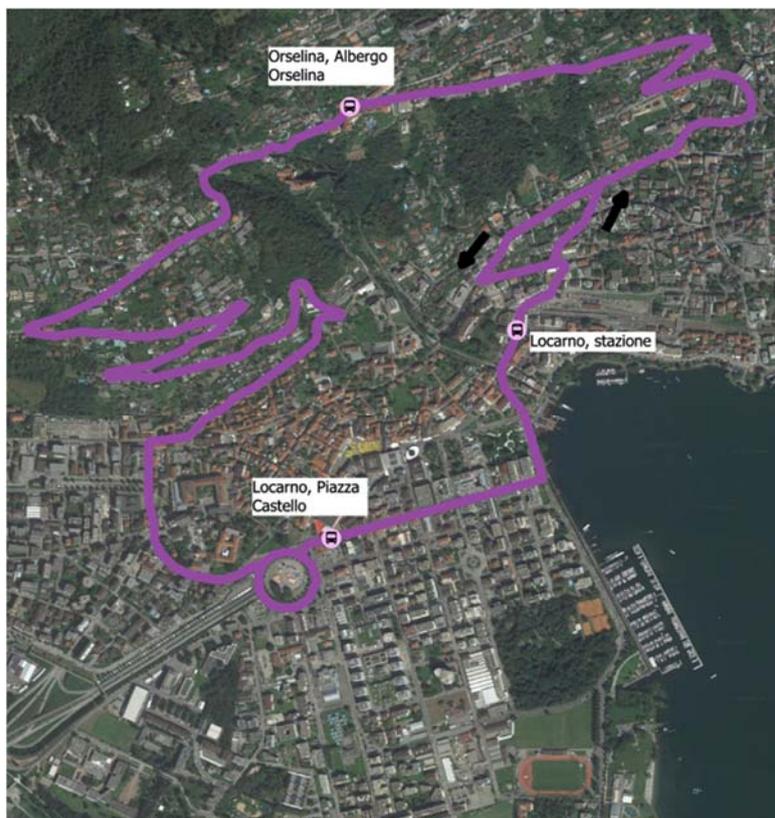


Potenziamento della rete urbana su gomma: nuova linea circolare 6 (Locarno FFS - Monti - Orselina)

Codice ARE:	Codice PA:
--	TP 5.2

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP		
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure				
Rapporto con PA precedente	TP 5.2 PALoc 3 - Lista C			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	Comuni			
Priorità	B			
Stato della pianificazione	1	2	3	
Orizzonte di realizzazione	2032 - 2035			

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	(misura non infrastrutturale)
Enti finanziatori	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	Agglomerato
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i (servito/i)
	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede l'introduzione di una nuova linea bus circolare tra la stazione FFS di Locarno e Orselina / Locarno Monti, con corse ogni 30' per direzione limitatamente alle ore di punta della mattina, di metà giornata e della sera. La linea bus si svilupperà in parte lungo il medesimo percorso già attualmente servito dalla linea 3 tra la stazione FFS di Locarno, l'area centrale di Locarno e Locarno Monti; il collegamento tra Orselina, Muralto e la stazione FFS di Locarno avverrà invece lungo l'itinerario attualmente servito dalla linea 312.

Relazione con altre misure

Il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico da/per la collina di Locarno si inserisce nel contesto dell'ulteriore potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Locarno e Bellinzona in seguito all'apertura della fermata TILO di piazza Indipendenza, permettendo di potenziare gli interscambi treno/bus presso la stazione FFS di Locarno e soddisfare il previsto incremento della domanda di spostamenti con il trasporto pubblico tra Locarno e la Collina.

Impatto ambientale

La misura permette di ridurre le emissioni inquinanti dovute al traffico individuale motorizzato grazie ad una ripartizione modale più favorevole al trasporto pubblico.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La nuova linea bus permetterà di incrementare l'offerta del trasporto pubblico tra la collina di Locarno e l'area centrale di Locarno (inclusa la stazione FFS). L'attuale linea bus 3-4 che serve la collina di Locarno dispone di un margine limitato per assorbire un ulteriore incremento dell'utenza, in particolare da/per Locarno Monti e durante le ore di punta, e a causa dei vincoli geometrici non è possibile introdurre bus di dimensioni maggiori rispetto a quelli attualmente utilizzati. Inoltre, la nuova linea bus permetterà di rafforzare il servizio del trasporto pubblico lungo una parte del territorio comunale di Orselina, quello prossimo all'asse di via Consiglio Mezzano, che attualmente è servito dalle sole corse della linea 312 Locarno – Mergoscia. La proposta linea 6 servirà unicamente fermate bus già esistenti, per cui non sono necessari interventi infrastrutturali per realizzare nuove fermate bus.

In un orizzonte temporale successivo potranno essere eseguiti ulteriori approfondimenti sul percorso della linea 6, verificando la possibilità di estensione del percorso stesso a Locarno Monti ed Orselina (es. transito da via Patocchi).

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

- La misura incrementa l'offerta del trasporto pubblico tra la collina di Locarno e l'area centrale di Locarno, inclusa la stazione FFS, consentendo di assorbire un ulteriore aumento della domanda di spostamenti.
- La misura rafforza l'interscambio treno/bus presso la stazione FFS di Locarno.

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

- La misura favorisce lo sviluppo centripeto degli insediamenti e diminuisce la necessità di utilizzo di veicoli motorizzati privati.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità a disposizione.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Data.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna.

SCADENZIARIO

- Definizione dell'offerta di trasporto e degli orari delle corse: 2028 – 2031.
- Entrata in esercizio: 2032.

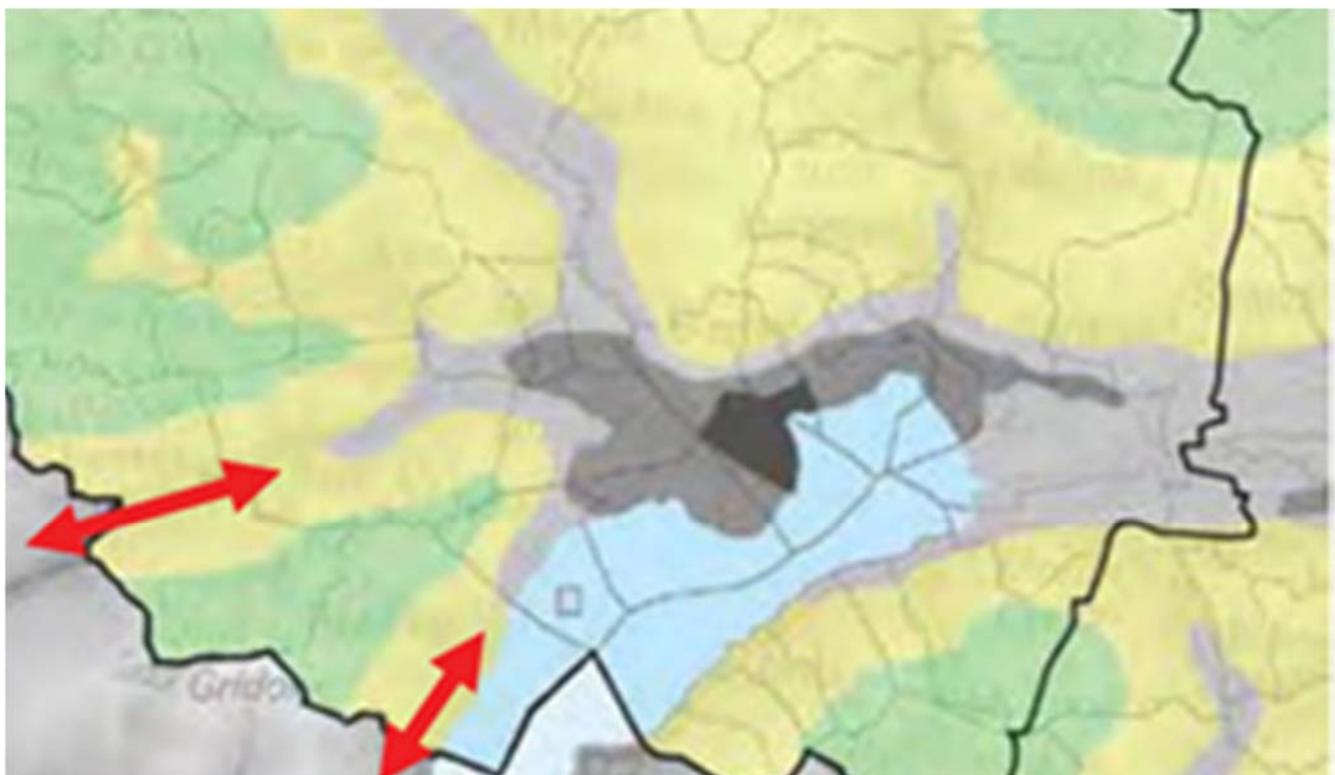


Integrazione tariffaria transfrontaliera: fase successiva

Codice ARE:	Codice PA:
-.-	TP 11.2

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP		
Pacchetto di misure	-			
Correlazione con altre misure	TP 11.3 (lista B)			
Rapporto con PA precedente	TP 11.2 PALoc4 (lista C)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	Regione Piemonte (I), Agenzia della mobilità piemontese, Provincia del VCO, FART, VCO Trasporti			
Priorità	B			
Stato della pianificazione	1	2	3	
Orizzonte di realizzazione	2032 - 2035			

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	<i>(misura non infrastrutturale)</i>
Enti finanziatori	<input type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input type="checkbox"/> Agglomerato
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/> Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

L'aumento della ripartizione modale a favore del trasporto pubblico è perseguito attraverso un'integrazione tariffaria per quanto concerne l'offerta di trasporto pubblico con la Regione Piemonte (Provincia del VCO).

L'obiettivo è mettere a disposizione degli utenti regolari un abbonamento unico per i viaggi transfrontalieri.

Relazione con altre misure

La presente misura permette di rafforzare l'attrattività del collegamento della futura linea bus transfrontaliera Locarno - Intra - Pallanza prevista dalla misura TP 11.3 (lista B), facilitando l'acquisto di abbonamenti a tariffe più vantaggiose.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Oltre all'aumento delle prestazioni (numero di collegamenti TP) anche l'integrazione tariffaria a cavallo del confine costituisce un tassello importante. Essa permetterà di ridurre gli ostacoli d'accesso al sistema rendendo più attrattiva l'offerta nel suo insieme. Infatti, gli abbonamenti unitari incentiveranno i pendolari frontaliere a cambiare vettore di trasporto (TP anziché TIM) non solo a causa di tariffe più vantaggiose ma soprattutto grazie al fatto di poter comprare un solo abbonamento per tutto il tragitto anziché dover comperare due abbonamenti distinti come avviene oggi (facilità nell'acquisto).

La misura contribuisce in modo importante alla concretizzazione dello scenario auspicato e della strategia settoriale "Sviluppo centripeto e promozione del trasporto pubblico", aumentando l'attrattività dell'intero sistema di trasporto pubblico dell'agglomerato (relazioni con l'Italia).

Sono di conseguenza perseguiti gli obiettivi prefissati secondo gli indicatori MOCA 1-Ripartizione modale e 3-Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP e 4-Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Documentazione incontri con Regione Piemonte

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

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

Necessità di aggiornamento del PD

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

SCADENZIARIO

Elencare tappe progettuali

- Riunioni e workshop con Regione Piemonte per definire le strategie di intervento.
- Apertura del discorso politico per analizzare le implicazioni derivanti dal divieto di cabotaggio con lo sviluppo di soluzioni condivise tra Italia e Svizzera.
- Applicazione dell'integrazione transfrontaliera.

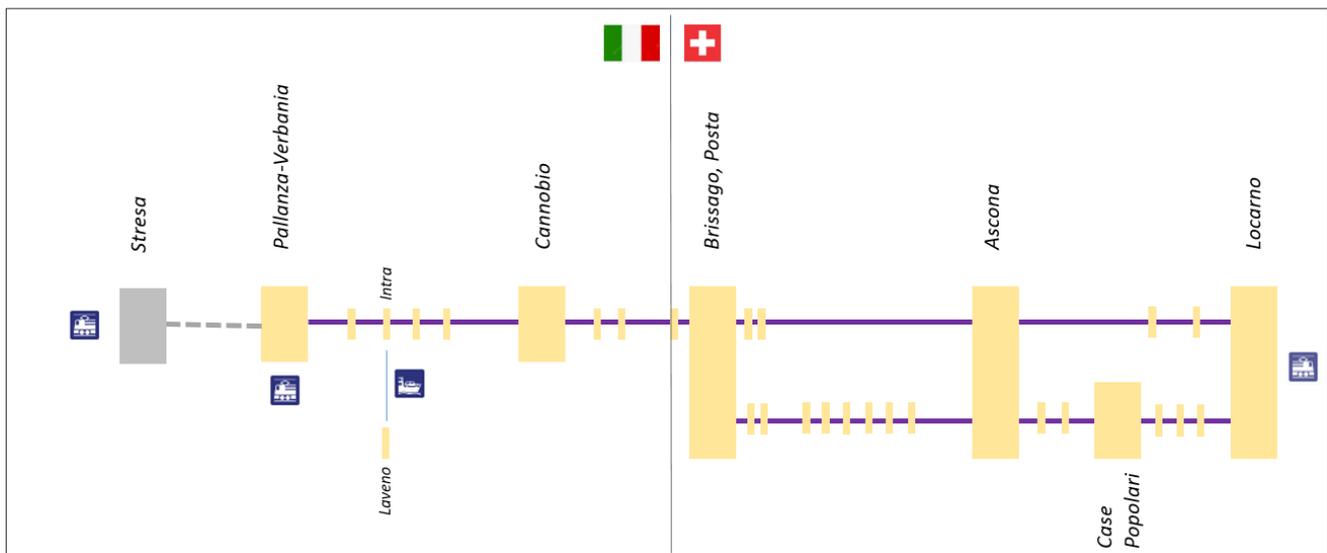


**Creazione di una linea bus transfrontaliera
Locarno - Intra - Pallanza**

Codice ARE: --	Codice PA: TP 11.3
-------------------	-----------------------

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP		
Pacchetto di misure	-			
Correlazione con altre misure	TP 11.2 (lista B)			
Rapporto con PA precedente	TP 11.2 PALoc4 (lista C)			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	Regione Piemonte (I), Agenzia della mobilità piemontese, Provincia del VCO, FART, VCO Trasporti			
Priorità	B			
Stato della pianificazione	1	2	3	
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035			

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	(misura non infrastrutturale)
Enti finanziatori	<input type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input type="checkbox"/> Agglomerato
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/> Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La creazione di una linea transfrontaliera Locarno - Intra - Pallanza ha l'obiettivo di fornire nuovi collegamenti su gomma tra la Regione Piemonte e l'agglomerato del Locarnese permettendo di adottare una politica snella di fermata tra Locarno stazione e Verbania Pallanza stazione.

Il raggiungimento dell'obiettivo viene perseguito tramite un approccio a tappe dove è inizialmente previsto un aumento dell'attrattività dell'interscambio tra la linea svizzera 316 "Locarno - Brissago" e la linea italiana VCO3 "Verbania - Cannobbio - Brissago", per poi sviluppare un collegamento diretto tra Svizzera e Italia, rafforzando le relazioni interregionali tra i due paesi.

Relazione con altre misure

La presente misura è strettamente legata alla misura TP 11.2 "Integrazione tariffa transfrontaliera: fase successiva" che ha come obiettivo mettere a disposizione degli utenti regolari un abbonamento unico per i viaggi transfrontalieri, incentivando i pendolari frontalieri ad utilizzare le nuove linee su gomma transfrontaliere grazie a tariffe più vantaggiose.

La misura TP 11.3 contribuisce in modo tangibile a ridurre la necessità di utilizzo del veicolo privato per gli spostamenti pendolari, a vantaggio degli altri vettori di trasporto sostenibili.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Il miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto, attraverso la creazione di una linea bus transfrontaliera attrattiva e performante, permette di favorire il collegamento tra i principali poli di sviluppo delle due nazioni, incoraggiando i pendolari frontalieri a cambiare vettore di trasporto. Il trasbordo dell'utenza dal TIM al TP permette di rafforzare i collegamenti su gomma promuovendo lo sviluppo nelle zone centrali dove l'offerta di vettori di mobilità sostenibile è attrattiva, evitando la dispersione degli insediamenti.

Oltre a permettere il raggiungimento della quota modale auspicata per il TP, la misura permette una riduzione delle emissioni ambientali, portando anche ad un miglioramento della sicurezza lungo la litoranea P13 (diminuzione auto in transito).

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Documentazione incontri con Regione Piemonte

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

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

Necessità di aggiornamento del PD

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

SCADENZIARIO

Elencare tappe progettuali

- Garantire un interscambio attrattivo tra la linea 316 e la linea VCO3 in territorio elvetico.
- Creare una linea transfrontaliera Locarno - Intra - Pallanza senza interscambio con una politica snella di fermata.



Nuovo servizio TP su gomma fra Intragna e
Losone/Ascona

Codice ARE:

--

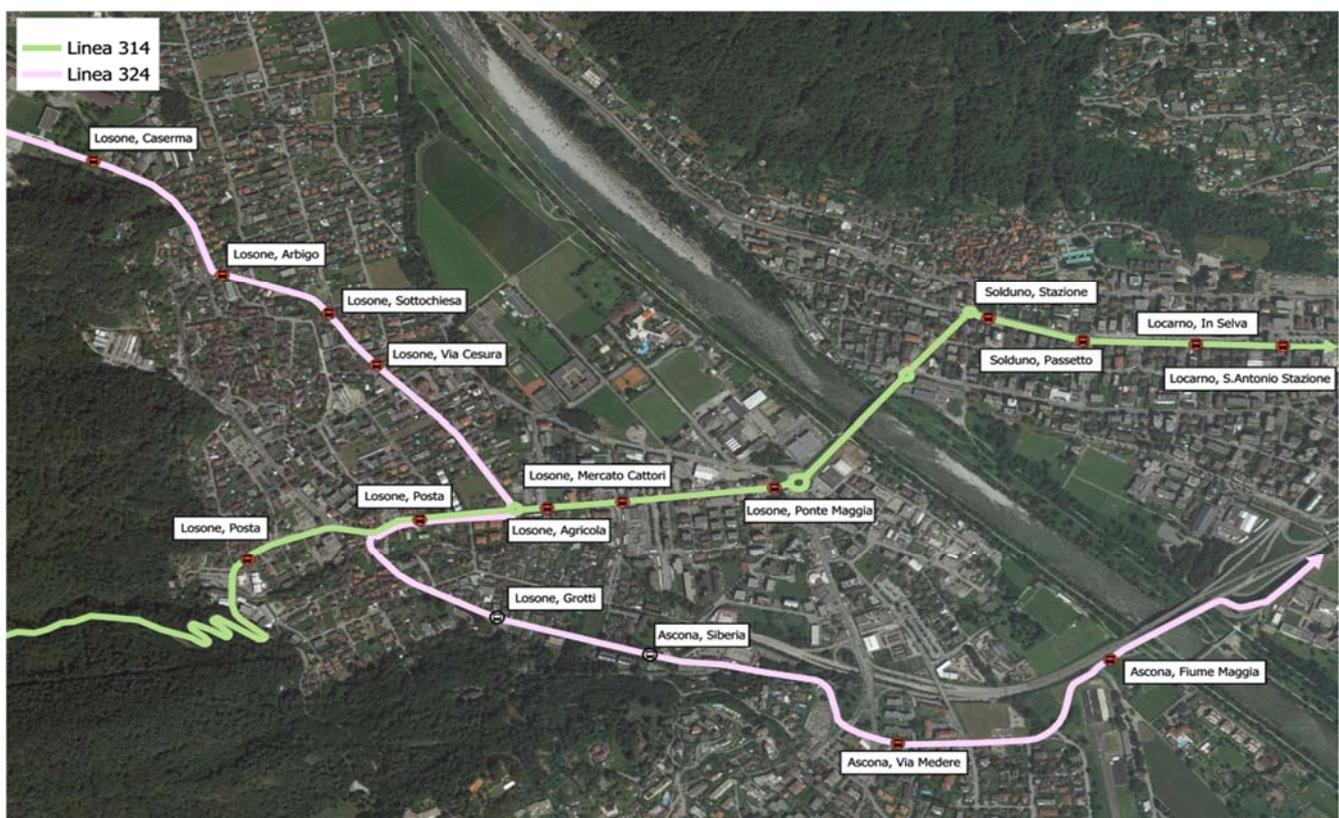
Codice PA:

TP 13

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 19 PALoc 5		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	<i>(misura non infrastrutturale)</i>		
Enti finanziatori		Confederazione in ambito PA	
	X	Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
		Agglomerato	
	X	Comune/i (tutti)	
	Terzi		



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura proposta prevede il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico su gomma fra Intragna, Losone e Ascona/Locarno. Per la linea bus 314 Locarno – Losone – Ronco sopra Ascona è prevista l'estensione di tutte le corse bus nel tratto Locarno FFS – Losone (attualmente percorso dai bus al di fuori delle ore di punta).

Per la linea bus 324 Locarno – Spruga è prevista la modifica di percorso tra le fermate *Locarno, Piazza Castello* e *Losone, Cesura*, con il transito dei bus dal ponte nuovo della Maggia (anziché dal ponte vecchio), dalla Siberia ad Ascona e dall'asse di via San Materno a Losone. Inoltre, per la linea 324 è prevista l'introduzione di corse supplementari/direzione nell'ora di punta mattutina, durante le ore centrali della giornata e nell'ora di punta serale fra Intragna e Locarno.

Relazione con altre misure

Questa misura è legata alla misura TP 19 "Misure infrastrutturali per nuove fermate bus", in particolare per quanto concerne la piazza di giro per i bus della linea 324 ad Intragna.

Impatto ambientale

La misura riduce le emissioni inquinanti dovute al traffico individuale motorizzato a causa di una ripartizione modale più favorevole al trasporto pubblico.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico su gomma permetterà di migliorare i collegamenti fra Ronco sopra Ascona e il centro di Locarno, inclusa la stazione FFS, evitando agli utenti a bordo dei bus della linea 314 la necessità di interscambio con altri bus a Losone durante le ore di punta.

Inoltre, l'aumento del numero di corse della linea 324 permetterà di migliorare i collegamenti bus tra Locarno e l'area dello Zandone a Losone, Golino e Intragna. La modifica del tracciato della linea 324 permetterà inoltre di servire l'area attorno all'asse di via San Materno a Losone e la Siberia ad Ascona, che sono attualmente prive di fermate bus.

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

- La misura incrementa l'offerta del trasporto pubblico fra Intragna/Losone e Ascona/Locarno, inclusa la stazione FFS, favorendo quindi l'utilizzo del trasporto pubblico a discapito dell'autovettura privata.
- La misura aumenta le possibilità di interscambio treno/bus presso la stazione FFS di Locarno.

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

- La misura favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti e diminuisce la necessità di ricorrere a veicoli motorizzati privati.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Data.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna.

SCADENZIARIO

- Definizione dell'offerta di trasporto e degli orari delle corse: 2025 - 2027.
- Entrata in esercizio: 2028.



Trasporto collettivo su gomma stagionale
Campagne Losone - zona svago golennale

Codice ARE:

--

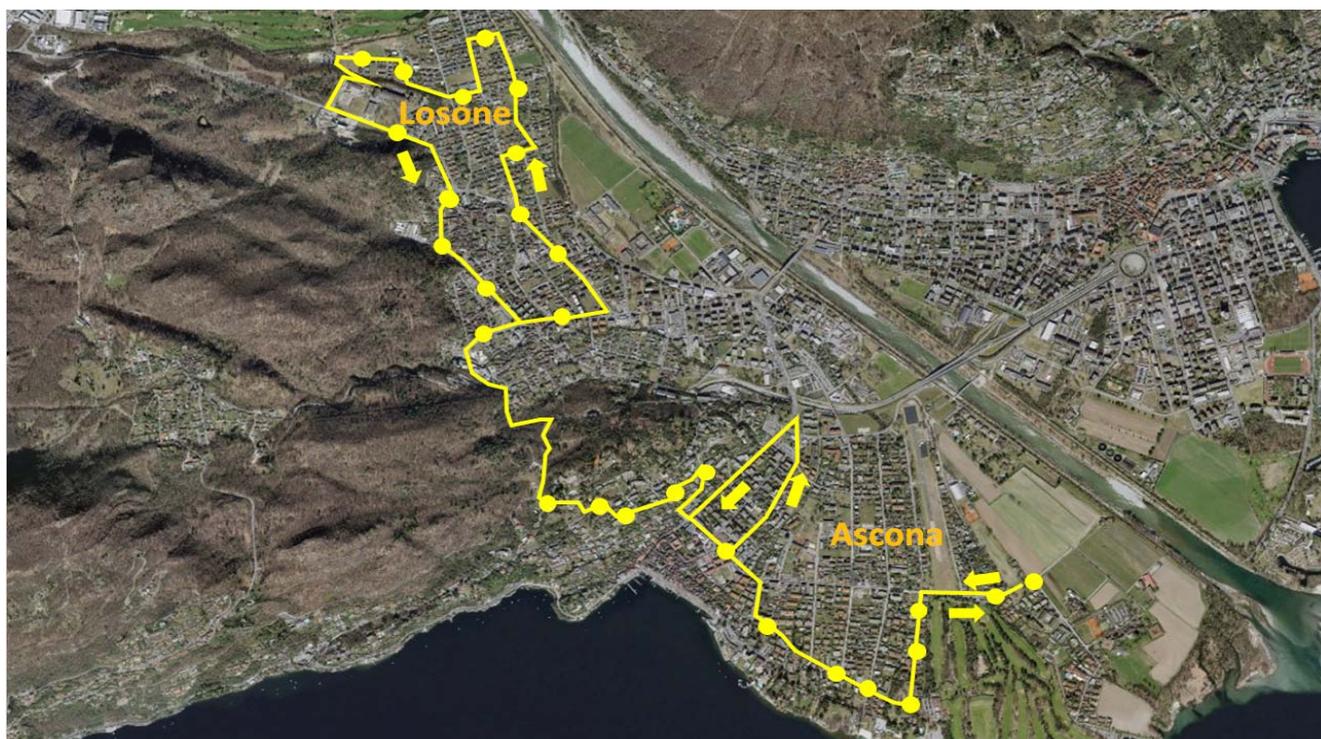
Codice PA:

TP 14

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP		
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure				
Rapporto con PA precedente		Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile		Comuni (Losone, Ascona)		
Altri Enti coinvolti		-		
Priorità		B		
Stato della pianificazione		1	2	3
Orizzonte di realizzazione		2032 – 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	<i>(misura non infrastrutturale)</i>		
Enti finanziatori		Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
		Cantone	
		Agglomerato CIT	
	X	Comune/i	
		Terzi	



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura proposta prevede l'introduzione di una nuova linea di trasporto pubblico su gomma tra il quartiere Campagne di Losone e l'area del delta della Maggia ad Ascona, con il transito dal Monte Verità e dal centro di Ascona. La linea permetterà quindi di servire non solo le aree residenziali del quartiere Campagne, ma anche di collegare punti attrattori per i turisti di giornata residenti nel Canton Ticino o per i turisti alloggiati nelle strutture ricettive dell'agglomerato.

Si prevede un servizio limitato al territorio di Losone nei mesi invernali (novembre – marzo), mentre nella stagione estiva (aprile - ottobre) i collegamenti bus verranno effettuati per l'intera estensione del percorso della linea tra Losone e Ascona.

Impatto ambientale

La misura riduce le emissioni inquinanti dovute al traffico individuale motorizzato a causa di una ripartizione modale più favorevole al trasporto pubblico.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La nuova linea bus permetterà innanzitutto di collegare adeguatamente il quartiere Campagne di Losone alla rete del trasporto pubblico esistente, tramite possibili interscambi con le altre linee bus transittanti a Losone.

Durante la stagione turistica (marzo – ottobre), la nuova linea permetterà di creare un collegamento bus, oggi assente, tra il quartiere Campagne di Losone e le principali aree turistiche di Losone e di Ascona, a vantaggio sia dei residenti sia dei turisti.

Questa linea andrà inoltre a sostituire parzialmente e ad ampliare la precedente linea bus locale 5 Ascona Sonnenhof – Monte Verità, attiva fino al 2023.

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

- La misura incrementa l'offerta del trasporto pubblico all'interno di Losone e tra Losone e Ascona, favorendo quindi l'utilizzo del trasporto pubblico a discapito dell'autovettura privata.

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

- La misura favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti e diminuisce la necessità di ricorrere a veicoli motorizzati privati.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità a disposizione

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Data

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna

SCADENZIARIO

- Definizione dell'offerta di trasporto e degli orari delle corse: 2028 – 2031.
- Entrata in esercizio: 2032.

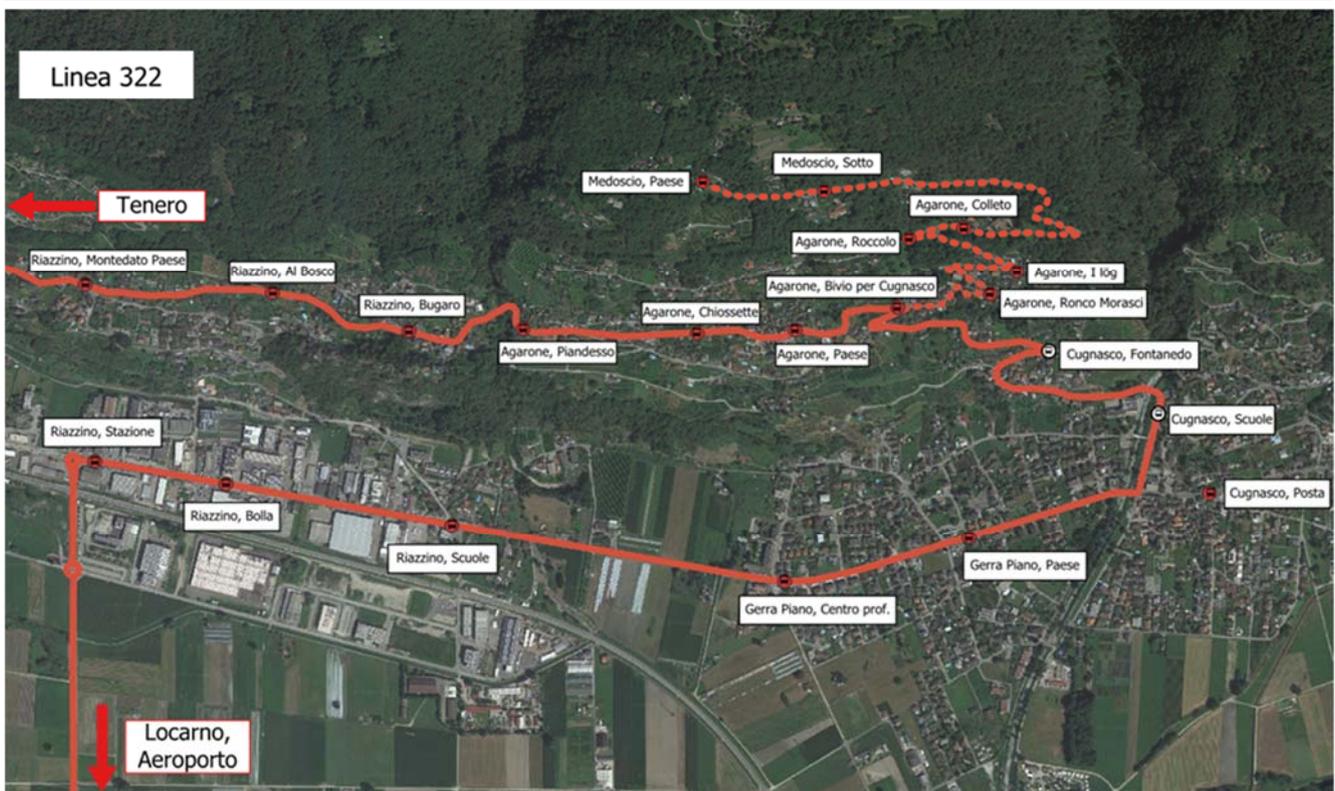


Nuovo servizio TP su gomma tra Cugnasco
-Gerra e collina

Codice ARE:	Codice PA:	
--	TP 15	

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 19 PALoc 5		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO		
Costi totali	(misura non infrastrutturale)	
Enti finanziatori	<input type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA
	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone
	<input type="checkbox"/>	Agglomerato CIT
	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i (tutti)
	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede una modifica di percorso della linea bus 322 Tenero – Agarone – Medoscio. Il servizio tra Agarone e Medoscio verrà mantenuto limitatamente ad alcune corse nelle ore di morbida. Tutte le corse verranno invece prolungate fino all'aeroporto di Locarno (nuovo capolinea), con il transito da Cugnasco e dalla fermata TILO di Riazzino.

Relazione con altre misure

Questa misura è legata alla misura TP 19 "Misure infrastrutturali per nuove fermate bus", in particolare per quanto concerne la nuova fermata bus *Cugnasco, Scuole*.

Impatto ambientale

La misura riduce le emissioni inquinanti dovute al traffico individuale motorizzato a causa di una ripartizione modale più favorevole al trasporto pubblico.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La modifica di percorso della linea 322 permetterà di creare collegamenti con il trasporto pubblico oggi mancanti nel settore est dell'agglomerato del Locarnese:

- tra Cugnasco, Gerra Piano e il quartiere collinare di Agarone (facente parte del Comune di Cugnasco-Gerra);
- tra Agarone e il Bellinzonese, tramite interscambi con la linea bus 311 a Cugnasco oppure con treno presso la fermata TILO di Riazzino. La linea 322 permetterà inoltre di creare interscambi treno / bus presso la fermata TILO di Riazzino per gli utenti del trasporto pubblico tra Cugnasco-Gerra e il Bellinzonese (le coincidenze della linea 311 a Riazzino sono settate per i treni da/per Lugano);
- tra l'aeroporto di Locarno e la fermata TILO di Riazzino.

Benefici per l'agglomerato:

Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto pubblico

- La misura incrementa l'offerta del trasporto pubblico nel comparto est dell'agglomerato di Locarno, favorendo quindi l'utilizzo del trasporto pubblico a discapito dell'autovettura privata.
- La misura aumenta le possibilità di interscambio treno / bus presso la fermata TILO di Riazzino

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità a disposizione

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Data

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna

SCADENZIARIO

- Definizione dell'offerta di trasporto e degli orari delle corse: 2025 – 2027.
- Entrata in esercizio: 2028.



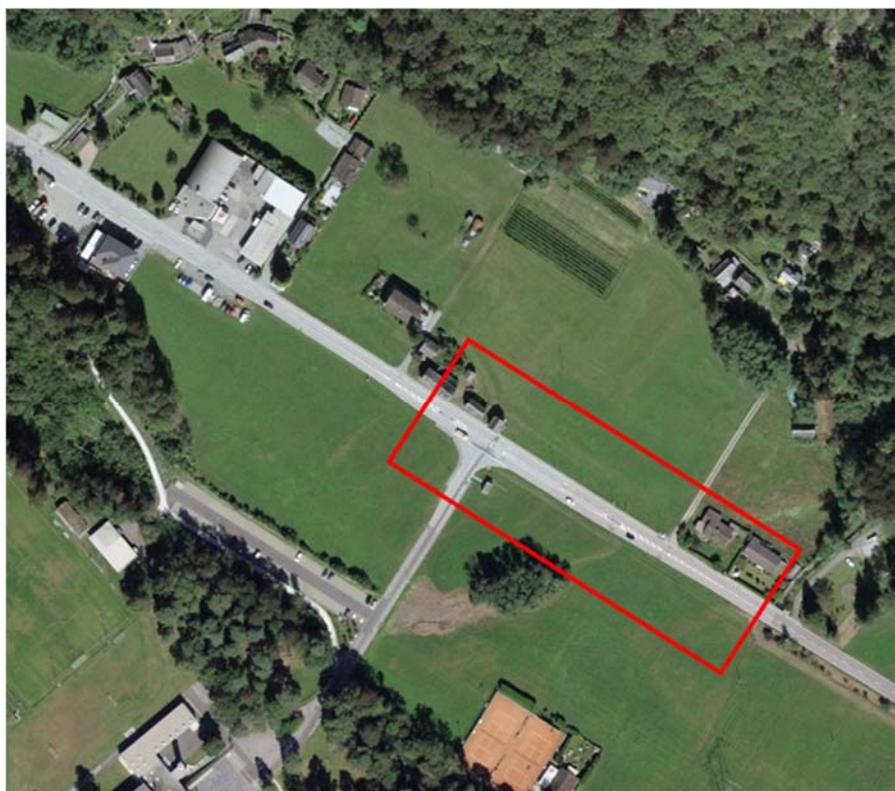
Nuova fermata bus Ronchini centro scolastico

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 16

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	-		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	375'000 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato CIT	
		Comune/i	
		Terzi	



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede la realizzazione di una nuova fermata bus nel territorio comunale di Maggia, a servizio del centro scolastico Ronchini. La nuova fermata bus sarà collocata presso l'incrocio tra la strada cantonale e via La Pinéta, a ca. 210 m dal centro scolastico. Si prevede la realizzazione della nuova fermata bus in accordo con la Ldis.

Impatto ambientale

La misura riduce le emissioni inquinanti dovute al traffico individuale motorizzato a causa di una ripartizione modale più favorevole al trasporto pubblico.

La misura potrebbe avere un impatto sulle zone SAC (valutazioni in corso).

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura consente di servire con il trasporto pubblico (tramite la linea bus 315 Locarno – Caveragno) l'area del centro scolastico Ronchini, attualmente priva di collegamenti con il trasporto pubblico (la fermata più vicina, *Ronchini, Paese*, è a ca. 850 m di distanza dal centro scolastico).

Benefici per l'agglomerato

miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

- La misura incrementa l'attrattività del trasporto pubblico in Vallemaggia, favorendo quindi l'utilizzo del trasporto pubblico a discapito dell'autovettura privata.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Progetto di massima, commissionato dal Municipio di Maggia, a disposizione.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Valutazioni in corso in merito all'eventuale compensazione delle superfici SAC

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna



Misure per elettrificazione linee TP su gomma urbane

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 17

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP		
	7.3	Elettrificazione		
Pacchetto di misure	-			
Correlazione con altre misure	-			
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	-			
Priorità	A			
Stato della pianificazione	1	2	3	
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031			

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali (*)	<i>Maggior costi per veicoli elettrici: Stazioni di ricarica:</i>	6'250'000.- (IVA esclusa, costi supplementari) 2'600'000.- (IVA esclusa, costi d'investimento)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA		
	X	Confederazione in altri ambiti		
		Cantone		
		Agglomerato CIT		
		Comune/i		
	X	Terzi		



(*) Costi a carico delle imprese di trasporto e della Confederazione

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura ha l'obiettivo di elettrificare la rete urbana del TP su gomma, al fine di offrire una mobilità innovativa, a basse emissioni foniche e atmosferiche. Le opere infrastrutturali inerenti all'elettrificazione del trasporto pubblico su gomma previste dalle aziende del TP per l'orizzonte di realizzazione 2028-2031 (priorità A) possono beneficiare di contributi federali in ambito PA. In particolare, la misura prevede unicamente il finanziamento delle linee del Traffico locale (TL) ai sensi della Legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV), ossia linee urbane di importanza cantonale e linee locali ai sensi della Legge cantonale sui trasporti pubblici (LTPub).

Relazione con altre misure

La misura è fortemente correlata a quanto auspicato dalle strategie di elettrificazione promosse dalla Confederazione, dal Cantone e dalle imprese di trasporto.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

L'elettrificazione della flotta, rispetto ai bus diesel tradizionali, è congruente con la strategia promossa dalla Confederazione portando ad un miglioramento globale della qualità dei sistemi di trasporto che contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali, sia foniche che atmosferiche. L'adattamento della flotta bus a questa nuova offerta di mobilità innovativa costituisce un tassello fondamentale per la promozione del trasporto pubblico e dello sviluppo centripeto, in particolare contribuendo al miglioramento della qualità dello spazio pubblico.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Programma di elettrificazione, preventivo e consolidamento dell'obiettivo di elettrificazione per l'orizzonte temporale di priorità A (2028-2031) delle FART (Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi).
- Documento tecnico per la fattibilità del progetto di elettrificazione delle linee urbane 1, 3, 4 e 7.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Data.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna.

SCADENZIARIO

Tappe di elettrificazione:

- A partire dal 2026 sulla linea 1 è prevista l'introduzione di 5 bus articolati da 18m "full Electric".
- Per l'orizzonte 2030 i mezzi che servono la linea 1 e la linea 7 saranno bus articolati elettrici del tipo "full Electric"; per la linea 3 e la linea 4 saranno bus MIDI elettrici con ricarica a deposito.



Potenziamento della rete su gomma:
aumento della frequenza della linea 311

Codice ARE:	Codice PA:
--	TP 18

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	RSS 13.2 e TP 22 PALoc 5		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	(misura non infrastrutturale)
Enti finanziatori	<input type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input type="checkbox"/> Agglomerato
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i (tutti)
	<input type="checkbox"/> Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede l'aumento della frequenza delle corse della linea 311 Bellinzona – Locarno. Un aumento potrebbe corrispondere a:

- 4 corse supplementari / direzione durante le ore di punta della mattina (tra le 06.30 e le 08.30);
- 4 corse supplementari / direzione durante le ore centrali della giornata (tra le 12.00 e le 14.00);
- 6 corse supplementari / direzione durante le ore di punta della sera (tra le 16.00 e le 19.00).

Nelle fasce orarie precedentemente elencate, la frequenza delle corse della linea 311 passa quindi da 30' / direzione a 15' / direzione.

Relazione con altre misure

Il transito dei bus da via Simen è compatibile con la realizzazione della misura RSS 13.2 "Riqualifica urbana e contenimento TIM: Via Simen, Minusio – Via Nessi, Muralto".

Impatto ambientale

La misura permette di ridurre le emissioni inquinanti dovute al traffico individuale motorizzato grazie a una ripartizione modale più favorevole al trasporto pubblico.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

L'aumento della frequenza delle corse della linea 311 nelle ore di punta permetterà di migliorare l'attrattività del trasporto pubblico sull'asse di sponda destra del Piano di Magadino, nonché tra questo asse e il nucleo dell'agglomerato del Locarnese.

L'incremento del numero di corse della linea 311 permetterà quindi di assorbire la prevista e auspicata ulteriore domanda di spostamenti con il trasporto pubblico lungo la sponda destra del Piano di Magadino, con riferimento sia agli spostamenti interni all'agglomerato del Locarnese sia a quelli tra Bellinzonese e Locarnese.

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

- La misura incrementa l'offerta del trasporto pubblico lungo la sponda destra del Piano di Magadino, consentendo di assorbire un ulteriore aumento della domanda di spostamenti.
- La misura favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti e diminuisce la necessità di ricorrere a veicoli motorizzati privati.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Data

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna

SCADENZIARIO

- Definizione dell'offerta di trasporto e degli orari delle corse: 2025 – 2027.
- Entrata in esercizio: 2028.



Interventi infrastrutturali per nuove fermate bus

Codice ARE:

--

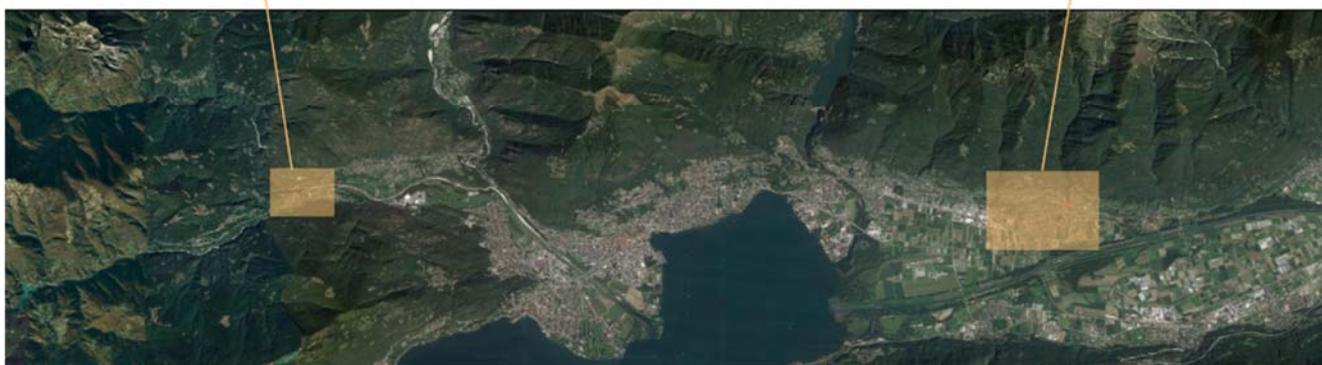
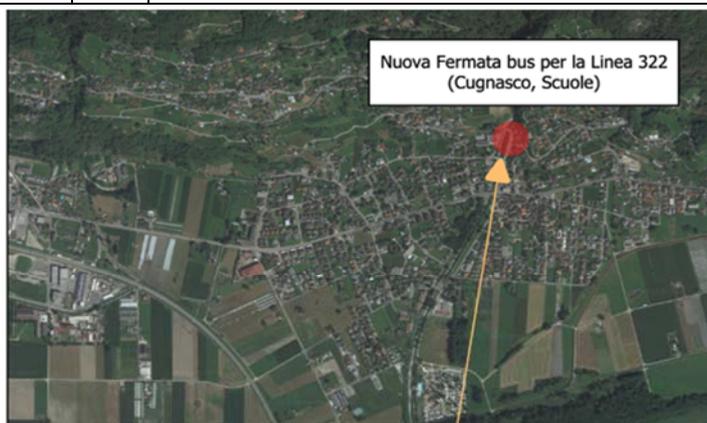
Codice PA:

TP 19

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 13 PALoc 5, TP 15 PALoc 5		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	330'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato	
		Comune/i	
		Terzi	



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede la realizzazione di nuova fermata bus e di nuova piazza di giro per i bus. Si prevedono in particolare i seguenti interventi:

- una piazza di giro presso la fermata bus Intragna, Ponte, per consentire l'inversione di marcia ai bus della linea 324 con corse limitate fra Locarno e Intragna (cfr. misura TP 13 PALoc 5);
- una nuova fermata bus lungo via Medoscio (presso le scuole elementari a Cugnasco-Gerra, servita dai bus della linea 322 in seguito alla modifica di percorso (cfr. misura TP 15 PALoc 5).

Relazione con altre misure

La nuova fermata bus e la nuova piazza di giro per i bus sono collegate alle misure di riorganizzazione e di ampliamento dell'offerta del trasporto pubblico del PALoc 5 (misure TP 13 "Nuovo servizio TP su gomma fra Intragna e Losone/Ascona" e TP 15 "Nuovo servizio TP su gomma tra Cugnasco-Gerra e collina").

Impatto ambientale

La misura riduce le emissioni inquinanti dovute al traffico individuale motorizzato grazie a una ripartizione modale più favorevole al trasporto pubblico.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La realizzazione della nuova fermata bus e della nuova piazza di giro per i bus permetterà di concretizzare e di rendere efficaci le misure PALoc 5 TP 13 e TP 15, con un aumento dell'offerta e dell'attrattività del trasporto pubblico nell'agglomerato.

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

- La misura incrementa l'attrattività del trasporto pubblico nell'agglomerato, favorendo quindi l'utilizzo del trasporto pubblico a discapito dell'autovettura privata.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità a disposizione

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Data

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna



Introduzione di un servizio di trasporto pubblico sul Lago Maggiore

Codice ARE:	Codice PA:	
--	TP 21	

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 9.2 PALoc 4		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	CIT		
Altri Enti coinvolti	Cantone e ERS-LVM		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	<i>(misura non infrastrutturale)</i>
Enti finanziatori <i>(da definire)</i>	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato
	Comune/i
	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede l'introduzione di un servizio di trasporto pubblico sul bacino svizzero del Lago Maggiore, comprendendo anche connessioni transfrontaliere e un potenziamento del servizio durante la stagione turistica. Il progetto prevede l'uso di imbarcazioni a propulsione elettrica con una capacità di circa 30 posti e velocità superiori ai 50 km/h.

Il nuovo servizio di trasporto prevede:

- una linea transfrontaliera con servizio annuale tra Locarno, Ascona, Cannobio e Luino;
- una linea interna del bacino svizzero con servizio annuale tra Locarno, San Nazzaro e Ascona;
- il prolungamento di una parte delle corse del servizio annuale interno al bacino svizzero tra Locarno e Tenero, limitatamente al periodo turistico (aprile - ottobre);
- un servizio turistico stagionale (aprile - ottobre) tra Tenero, Locarno, San Nazzaro, Ascona, le Isole di Brissago e Brissago.

Relazione con altre misure

La misura è collegata alla realizzazione del nodo intermodale treno / bus / battello di San Nazzaro (misura TP 9.2 PALoc 4).

Impatto ambientale

La misura riduce le emissioni inquinanti dovute al traffico individuale motorizzato grazie a una ripartizione modale più favorevole al trasporto pubblico.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Il nuovo servizio permetterà di incrementare l'offerta del trasporto pubblico sul bacino di svizzero e con l'Italia. Al momento, l'unico collegamento di trasporto pubblico via lago è costituito dalla linea 351 Locarno – Magadino, con parziale estensione delle corse a Tenero durante la stagione turistica (aprile – ottobre). Con l'adozione dei battelli veloci il servizio di trasporto pubblico via lago diventerà molto competitivo in termini di tempo di percorrenza sia da Luino sia ancor di più da San Nazzaro, in cui è prevista da realizzazione di un nodo intermodale.

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto:

- la misura incrementa l'offerta del trasporto pubblico tra l'interno del bacino svizzero e le regioni Lombardia e Piemonte, rafforzando le relazioni interregionali tra Svizzera e Italia.
- la misura aumenta le possibilità di interscambio battello/bus oppure battello/treno presso il nodo intermodale di San Nazzaro e Locarno.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità a disposizione. [Approfondimenti su finanziamento e competenze in corso.](#)

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Data

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna

SCADENZIARIO

- Definizione dell'offerta di trasporto e degli orari delle corse: 2026 - 2029.
- Entrata in esercizio: 2030.

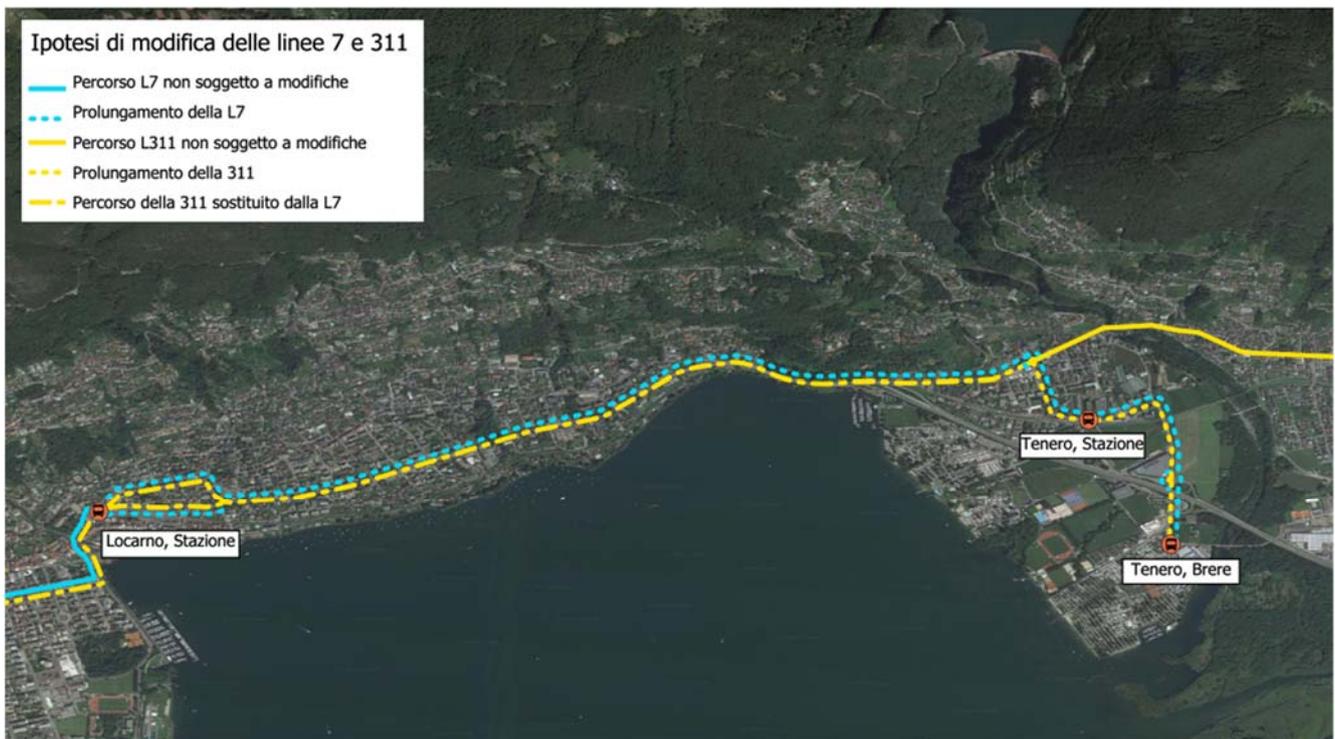


Potenziamento rete su gomma:
ridefinizione percorso linea regionale 311 e
prolungamento linea urbana 7 verso Tenero

Codice ARE:	Codice PA:
--	TP 22

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	RSS 13.2 PALoc 5, TP 18 PALoc 5		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 - 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	(misura non infrastrutturale)
Enti finanziatori	Confederazione in ambito PA
	X Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	Agglomerato
	X Comune/i (tutti)
	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura riprende l'aumento della frequenza della linea bus 311 previsto dalla misura TP 18 PALoc5, spostando l'attuale capolinea posto presso la fermata *Locarno, Rotonda* alla fermata *Tenero, Brere*, con transito alla stazione FFS di Tenero. Inoltre, la misura prevede l'estensione della linea 7 da *Locarno, Stazione* a *Tenero, Brere* passando dall'asse di via Nessi/via Simen a Muralto/Minusio, attualmente servito dalla linea 311. Con questa misura la linea 7 non avrà più il capolinea al terminale bus del nodo intermodale di Muralto, ma effettuerà la fermata presso la stazione FFS di Locarno come linea passante.

Relazione con altre misure

Il transito dei bus della linea 7 da Via Nessi/Via Simen è compatibile con la realizzazione della misura RSS 13.2 "Riqualifica urbana e contenimento TIM: Via Simen, Minusio - Via Nessi, Muralto".

Impatto ambientale

La misura permette di ridurre le emissioni inquinanti dovute al traffico individuale motorizzato grazie a una ripartizione modale più favorevole al trasporto pubblico.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Grazie all'apertura della fermata TILO di Bellinzona Piazza Indipendenza, con l'aumento previsto delle corse dei treni fra Bellinzona e Locarno e la riorganizzazione delle linee bus prevista nell'agglomerato del Bellinzonese, sarà possibile destinare le linee bus no. 7 e 311 nella regione del Locarnese principalmente agli spostamenti interni all'agglomerato.

La riorganizzazione proposta dei percorsi delle linee 7 e 311 permetterà inoltre di ridurre il transito dei bus sul Lungolago e viale Cattori a Muralto, nonché di migliorare la capacità del terminale bus del nodo intermodale di Muralto con lo spostamento dal capolinea della linea 7 a Tenero e il transito delle corse della stessa linea 7 come passanti lungo via della Stazione.

Benefici per l'agglomerato

Razionalizzazione degli spostamenti con il trasporto pubblico, con gli spostamenti di media-lunga percorrenza (in particolare quelli tra Bellinzona e Locarno) veicolati su ferrovia, destinando le linee bus prevalentemente agli spostamenti interni all'agglomerato.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità a disposizione

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Data

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna

SCADENZIARIO

- Definizione dell'offerta di trasporto e degli orari delle corse: 2029 – 2031.
- Entrata in esercizio: 2032.



**Potenziamento della rete su gomma:
aumento della frequenza della linea 316**

Codice ARE:

..

Codice PA:

TP 23

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 11.3 (lista A), RSS 26 (lista A)		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	<i>(misura non infrastrutturale)</i>		
Enti finanziatori		Confederazione in ambito PA	
	X	Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
		Agglomerato	
	X	Comune/i (tutti)	
		Terzi	



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede l'aumento della frequenza delle corse della linea 316 Locarno – Brissago tramite l'aggiunta di corse supplementari nelle fasce orarie di morbida, al fine di avere un cadenzamento semi orario per direzione durante tutta la giornata.

Relazione con altre misure

L'aumento della frequenza della linea 316 è compatibile con la misura RSS 26 "Riqualifica multimodale della strada litoranea, tratta Moscia-Acapulco" che permetterà la riqualifica dell'attuale tratto stradale a favore del trasporto pubblico. Il potenziamento è inoltre compatibile con la misura TP 11.3 "Creazione linea bus transfrontaliera Locarno-Intra-Pallanza" creando dei collegamenti attrattivi da/per l'Italia.

Impatto ambientale

La misura permette di ridurre le emissioni inquinanti dovute al traffico individuale motorizzato a causa di una ripartizione modale più favorevole al trasporto pubblico.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

L'aumento della frequenza delle corse della linea 316 permetterà di migliorare l'attrattività del trasporto pubblico tra Locarno e Brissago, rafforzando l'offerta TP nelle aree più periferiche lungo la strada litoranea PA 14 (Brissago e Ronco s. Ascona) e contemporaneamente potenziando ulteriormente l'offerta nelle aree centrali (Ascona e Locarno). La misura andrà quindi favorire la promozione del trasporto pubblico su tutto l'agglomerato e lo sviluppo centripeto di qualità in sinergia con la strategia 2.

Benefici per l'agglomerato

Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

- La misura incrementa l'offerta del trasporto pubblico tra Locarno e Brissago, consentendo di assorbire un ulteriore aumento della domanda di spostamenti.

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

- La misura favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti e diminuisce la necessità di ricorrere a veicoli motorizzati privati.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Data

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna

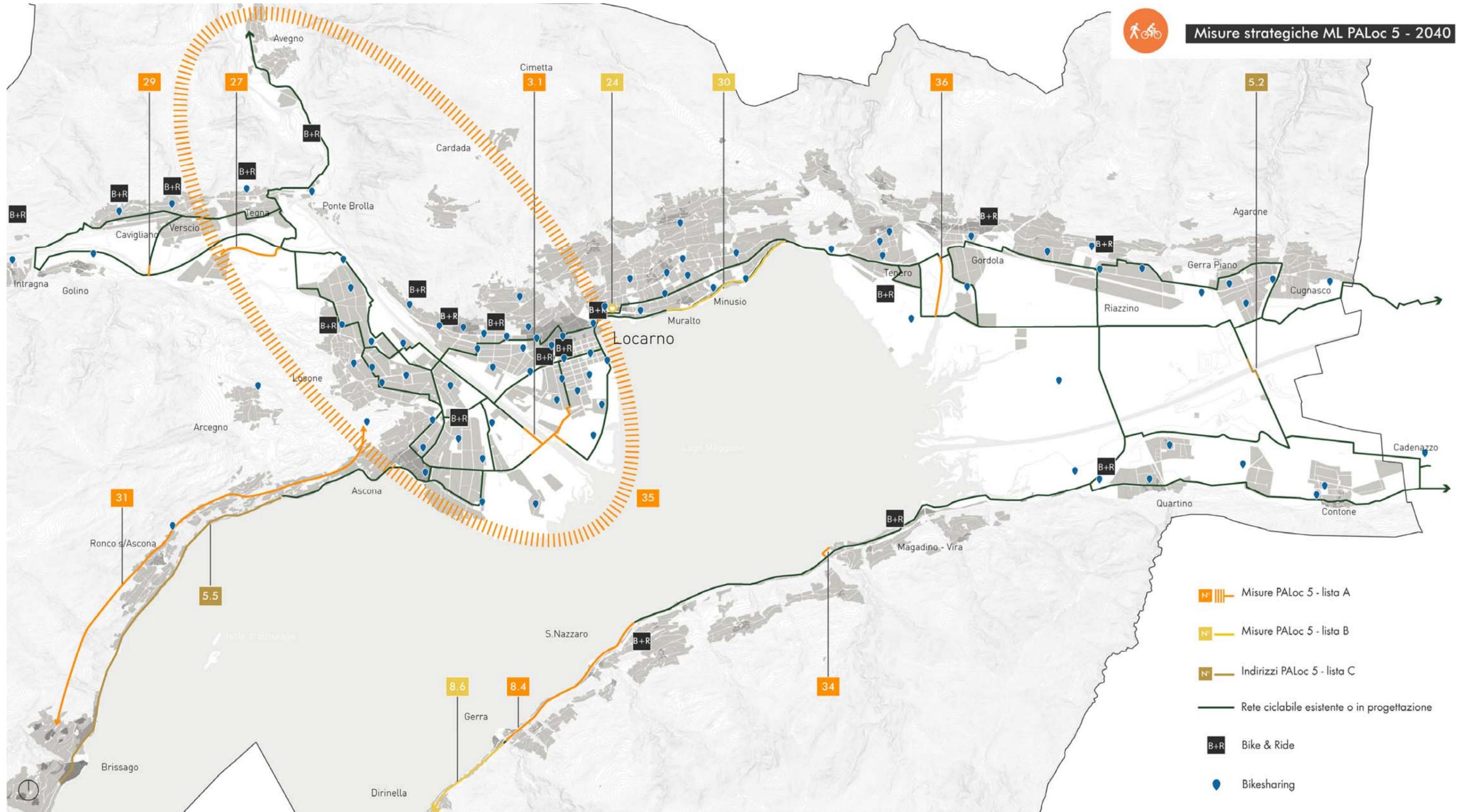
SCADENZIARIO

- Definizione dell'offerta di trasporto e degli orari delle corse: 2025 - 2027.
- Entrata in esercizio: 2028.

PALOC 5 | SCHEDE SULLE MISURE



SCHEDE MISURE PER LA MOBILITÀ LENTA (ML)



Misure strategiche - mobilità lenta



**Asse collegamento e transizione a lago:
passerella sul fiume Maggia tra Locarno
e Ascona e raccordi**

Codice ARE:

5113.3.011

Codice PA:

ML 3.1

Categoria e sottocategoria della misura	5	Traffico pedonale ciclistico	
	5.1	Singola misura	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 14		
Rapporto con PA precedente	ML 3.1 - PALoc 4 - lista B		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Locarno		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	6'190'000.- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato CIT	
		Comune/i	
		Terzi	



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede la realizzazione di una nuova passerella ciclopedonale di collegamento tra le due sponde del fiume Maggia, tra il Quartiere Rusca - Saleggi di Locarno (Via G. Canevascini) e Ascona (Via Muraccio), quale infrastruttura complementare rispetto a quella presente in zona Morettina, maggiormente orientata agli spostamenti utilitari.

La misura, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze degli spostamenti lenti tra Locarno e Ascona, migliorando in modo tangibile le relazioni ciclabili tra le due sponde e la qualità degli spostamenti e della rete di svago.

Gli interventi previsti dalla misura sono coerenti con gli intenti definiti nella scheda P7 del PD cantonale (laghi e rive lacustri), che ne hanno individuato l'opportunità come passeggiata a lago (si tratta pertanto di un dato acquisito).

La misura, già presente nel PALoc 4 in lista B, è ora proposta in lista A nel PALoc 5 in considerazione del suo contributo rilevante per completare e rafforzare il processo di messa in rete degli spazi verdi e di svago ai margini delle rive/corsi d'acqua, già avviato con i PA precedenti, coerentemente con la Strategia settoriale 1.



L'attuale passerella sul fiume Maggia tra Ascona e Locarno, realizzata nel 2020

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

L'opportunità di creare un ulteriore punto di attraversamento ciclopedonale sulla Maggia è in sintonia con lo scenario auspicato del PALoc 5, già evidenziato nelle generazioni precedenti di PA. La realizzazione nel 2020 della passerella dedicata a lato del manufatto A13 ha migliorato in modo tangibile le relazioni ciclabili tra le due sponde e la qualità degli spostamenti e della rete; tale infrastruttura è tuttavia orientata agli spostamenti quotidiani ed è parte integrante dell'asse forte utilitario Ascona - Locarno - Tenero/Gordola.

La nuova passerella, oggetto della presente misura, favorisce per contro le relazioni tra i principali contenuti sportivi e gli spazi verdi ubicati ai margini delle rive e dei corsi d'acqua; tale passerella costituisce pertanto un valore aggiunto per gli spostamenti di svago e non rappresenta un doppiopione rispetto alla passerella realizzata nel 2020 in zona Morettina.

Tale misura va a completare e rafforzare il processo di estensione della rete di transizione a lago, già avviato con il PALoc 2 e approfondito con i PALoc di precedente generazione (3 e 4), coerentemente con la Strategia settoriale 1. Benefici per l'agglomerato:

- la misura migliora l'accessibilità dei contenuti sportivi e di svago del polo, ubicati ai margini delle rive e dei corsi d'acqua, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e capillare, orientata prevalentemente allo svago;
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico, migliorando al contempo la fruibilità e qualità degli spazi pubblici, e contenendo di riflesso l'aumento del traffico motorizzato, in sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato sviluppato e consolidato nel corso delle generazioni di PA;
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità lenta, grazie alla realizzazione di un percorso dedicato, separato dal traffico veicolare e che contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Il progetto definitivo, commissionato dal Municipio di Locarno nel 2002, è a disposizione.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: Data.

Necessità di aggiornamento del PD: Nessuna.



Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale Gambarogno, San Nazzaro (nodo) - Gerra

Codice ARE:

.-

Codice PA:

ML 8.4

Categoria e sottocategoria della misura	5	Traffico pedonale ciclistico	
	5.1	Singola misura	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	ML 8.3 PALoc 4 e ML 8.6 PALoc 5		
Rapporto con PA precedente	ML 8.4 - PALoc 4 - lista C		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Gambarogno		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	4'540'000.- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato CIT	
		Comune/i	
		Terzi	



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale dedicato lungo la strada litoranea del Gambarogno, tra il nuovo nodo intermodale di S. Nazzaro e l'abitato di Gerra.

L'opera, destinata a migliorare l'infrastruttura e a mettere in sicurezza gli spostamenti ciclo-pedonali utilitari e di svago, prevede interventi infrastrutturali importanti in un contesto difficile (la strada litoranea è confinata tra lago e ferrovia); oltre alla correzione locale del tracciato viario, si prevede la realizzazione di un marciapiede ciclo-pedonale dedicato, di larghezza 2,50m, sul lato a valle della carreggiata.

La misura, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle necessità di miglioramento (qualità, confort, sicurezza, estensione rete e permeabilità) della rete utilitaria e di svago dell'agglomerato, sviluppando e rafforzando gli assi di mobilità lenta e favorendo spostamenti sicuri, diretti e di qualità in un'area di pregio paesaggistico.

La misura, già presente nel PALoc 4 in lista C, è proposta in lista A nel PALoc 5 in quanto giudicata rilevante per completare e rafforzare il processo di messa in rete degli spazi di svago ai margini della riva del lago (Strategia settoriale 1), ma anche per migliorare gli spostamenti utilitari nel Gambarogno (Strategia settoriale 2).



La strada litoranea del Gambarogno - segmento S. Nazzaro-Gerra - nella sua configurazione e assetto attuale

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura permette di realizzare un percorso ad uso ciclopedonale al margine dell'attuale litoranea del Gambarogno, fisicamente separato dal traffico veicolare. Tale percorso, idoneo sia per l'utenza di svago, sia per gli spostamenti utilitari, rafforza il processo di sviluppo della rete di collegamento lento tra i centri abitati di periferia ed il polo urbano, in particolare grazie alla connessione con il nodo intermodale di S. Nazzaro (interscambio con ferrovia e navigazione).

Benefici per l'agglomerato:

- la misura migliora sensibilmente la raggiungibilità e le connessioni tra abitati periferici e polo urbano, promuovendo lo sviluppo di una rete di mobilità lenta densa, capillare e funzionale, non solo orientata allo svago ma anche agli spostamenti utilitari;
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico, contenendo di riflesso l'aumento del traffico motorizzato, in sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato consolidato nel corso delle generazioni di PA;
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità lenta, grazie alla realizzazione di un percorso dedicato, separato dal traffico veicolare e che contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Il progetto di massima, commissionato dal Municipio di Gambarogno, è a disposizione.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: Data.

Necessità di aggiornamento del PD: Nessuna.



Completamento e messa in sicurezza rete ciclo- pedonale Gambarogno, Gerra - Dirinella

Codice ARE:

-,-

Codice PA:

ML 8.6

Categoria e sottocategoria della misura	5	Traffico pedonale ciclistico	
	5.1	Singola misura	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 16, ML 8.3 PALoc 4 e ML 8.4 PALoc 5		
Rapporto con PA precedente	ML 8.6 - PALoc 4 - lista C		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Gambarogno		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 - 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	5'000'000.- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato CIT	
		Comune/i	
		Terzi	



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale dedicato lungo la strada litoranea del Gambarogno, tra l'abitato di Gerra e la frazione di Dirinella, ai margini del Confine di Stato.

L'opera, destinata a migliorare l'infrastruttura e a mettere in sicurezza gli spostamenti ciclo-pedonali utilitari e di svago, prevede interventi infrastrutturali importanti in un contesto difficile (la strada litoranea è confinata tra lago e ferrovia), ed in particolare, la realizzazione di un marciapiede ciclo-pedonale dedicato, di larghezza 2,50m, sul lato a valle della carreggiata.

La misura, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle necessità di miglioramento (qualità, confort, sicurezza, estensione rete e permeabilità) della rete utilitaria e di svago dell'agglomerato, sviluppando e rafforzando gli assi forti di mobilità lenta e favorendo spostamenti sicuri, diretti e di qualità in un'area di pregio paesaggistico.

La misura, già presente nel PALoc 4 in lista C, è proposta in lista B nel PALoc 5; essa permette di completare la rete di svago ai margini della riva del lago (Strategia settoriale 1), e offre un tracciato sicuro e attrattivo per gli spostamenti utilitari nel Gambarogno (Strategia settoriale 2).



La strada litoranea del Gambarogno - segmento Gerra-Dirinella - nella sua configurazione e assetto attuale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura permette di realizzare un percorso ad uso ciclopedonale al margine dell'attuale litoranea del Gambarogno, fisicamente separato dal traffico veicolare. Tale percorso, idoneo sia per l'utenza di svago, sia per gli spostamenti utilitari, rafforza il processo di sviluppo della rete di collegamento lento tra i centri abitati di periferia ed il polo urbano.

Benefici per l'agglomerato:

- la misura migliora sensibilmente la raggiungibilità e le connessioni tra abitati periferici e polo urbano, promuovendo lo sviluppo di una rete di mobilità lenta densa, capillare e funzionale, orientata allo svago e agli spostamenti utilitari;
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico, contenendo di riflesso l'aumento del traffico motorizzato, in sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato del PA;
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità lenta, grazie alla realizzazione di un percorso dedicato, separato dal traffico veicolare e che contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Lo studio di fattibilità, commissionato dal Municipio di Gambarogno, è a disposizione.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: Data

Necessità di aggiornamento del PD: Nessuna.



**Messa in sicurezza rete ciclo-pedonale
Muralto, adattamento sottopasso
ferroviario Rabissale**

Codice ARE:

.-

Codice PA:

ML 24

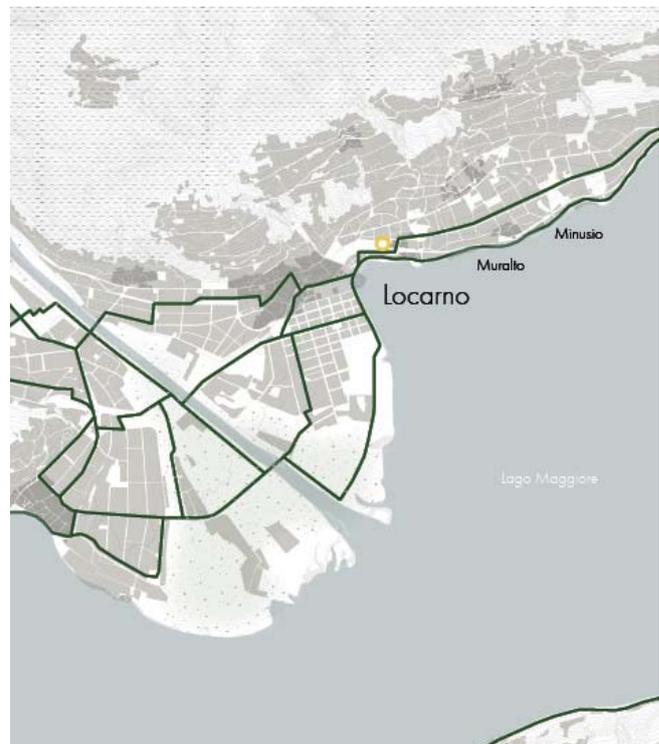
Categoria e sottocategoria della misura	5	Traffico pedonale ciclistico	
	5.1	Singola misura	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	ML 24 - PALoc 4 - lista B		
Ente responsabile	Muralto		
Altri Enti coinvolti	-		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 - 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	275'000.- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori		Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
		Cantone	
	X	Agglomerato CIT	
		Comune/i	
	Terzi		



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede la realizzazione di due lift di dimensioni adeguate a trasportare biciclette e persone a mobilità ridotta così da migliorare l'accessibilità all'attuale sottopasso ferroviario, oggi fruibile solo dai pedoni.

L'opera, destinata a migliorare l'infrastruttura e a mettere in sicurezza gli spostamenti ciclo-pedonali prevalentemente utilitari, prevede di risanare un punto critico della rete e migliorare la sua attrattività, in considerazione del potenziamento dell'offerta ferroviaria nel Locarnese (più treni da/per Locarno a partire dalla messa in servizio della galleria di base AlpTransit del Monte Ceneri) e della conseguente maggiore frequenza di chiusura delle barriere.

La misura, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle necessità di miglioramento (qualità, confort, sicurezza, estensione rete e permeabilità) della rete utilitaria dell'agglomerato e contribuisce a rafforzare la Strategia settoriale 2.

La misura, già presente nel PALoc 4 in lista A, declassata dalla Confederazione in lista B in quanto lo stato della pianificazione era giudicato non soddisfatto, è riproposta in lista B nel PALoc 5 in attesa del consolidamento progettuale.



Il passaggio a livello FFS in zona Rabissale nella sua configurazione e assetto attuale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura proposta aumenta l'attrattività degli spostamenti pedonali e ciclabili sia per i pendolari che per il tempo libero nell'area centrale dell'agglomerato, situata vicino alla stazione di Locarno. Con l'incremento previsto del traffico ferroviario regionale nel Locarnese a breve termine, questa iniziativa risponde alle esigenze di un accesso più agevole e sicuro. Inoltre, facilita l'attraversamento dei binari ferroviari a Muralto, rimodernando il sottopasso pedonale con l'aggiunta di due ascensori, rendendolo più confortevole e accessibile sia per i pedoni che per i ciclisti.

Questa misura è in linea con la strategia settoriale dei trasporti e con gli scenari di sviluppo previsti nei piani delle amministrazioni locali (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4). Agevola gli spostamenti a piedi e in bicicletta, sia per scopi utilitari che di svago, migliorando la qualità della mobilità lenta per residenti e visitatori dell'agglomerato. Inoltre, contribuisce a migliorare la qualità dello spazio pubblico circostante, rendendo l'ambiente urbano più piacevole e fruibile.

Infine, la misura comporta un significativo aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, grazie alla realizzazione di due nuovi ascensori. Questo intervento contribuisce anche alla riduzione delle emissioni ambientali, promuovendo una mobilità sostenibile e riducendo l'uso di veicoli a motore.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Lo studio di fattibilità, commissionato dal Municipio di Muralto, è a disposizione.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: Data.

Necessità di aggiornamento del PD: Nessuna.



**Completamento rete ML: Losone
Campagne - Zandone - Golino**

Codice ARE:

.-

Codice PA:

ML 27

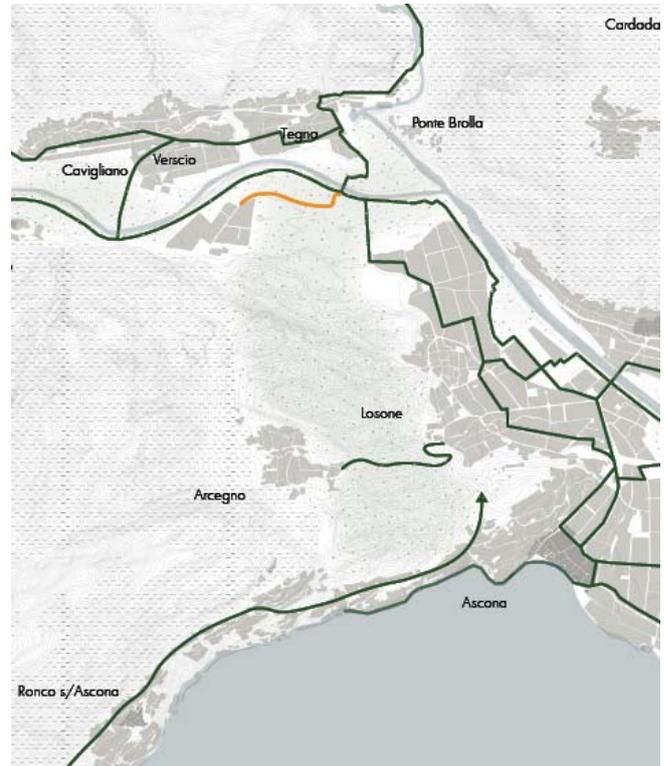
Categoria e sottocategoria della misura	5	Traffico pedonale ciclistico	
	5.1	Singola misura	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	ML 29		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Losone		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	570'000.- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato CIT	
		Comune/i	
		Terzi	



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura è conseguente alla TL 2.4 del PALoc2, relativa al completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato, e vuole rispondere alle ripetute sollecitazioni da parte delle aziende operative presso l'area artigianale/industriale dello Zandone in relazione all'implementazione di misure di mobilità aziendale efficaci e attrattive.

L'opera si caratterizza per la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale dedicato di larghezza 3,00m, con sviluppo al limite settentrionale del Golf Gerre, lungo i percorsi esistenti in zona boschiva (ai margini dei prati secchi), in un contesto pianeggiante, solatio e di pregio paesaggistico.

La misura, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle necessità di miglioramento (qualità, confort, sicurezza, estensione rete e permeabilità) della rete utilitaria dell'agglomerato, sviluppando e rafforzando gli assi forti di mobilità lenta e favorendo spostamenti sicuri, diretti e di qualità.

Si tratta di una nuova misura proposta in lista A del PALoc 5 a fronte del suo contributo rilevante per rafforzare il processo di completamento della rete utilitaria nell'agglomerato (Strategia settoriale 2).



Il contesto attuale in cui si inserisce il futuro collegamento ciclopedonale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura permette di realizzare un percorso ad uso ciclopedonale in un contesto di particolare pregio paesaggistico, collegando in modo diretto e sicuro l'area produttiva e lavorativa dello Zandone con l'abitato di Losone ed il polo urbano.

Tale percorso rafforza il processo di sviluppo della rete di collegamento lento tra i centri abitati e le zone lavorative, in particolare per le relazioni utilitarie.

Benefici per l'agglomerato:

- la misura migliora sensibilmente la raggiungibilità e le connessioni tra abitati periferici e zone produttive, promuovendo lo sviluppo di una rete di mobilità lenta capillare e funzionale, orientata agli spostamenti utilitari;
- la misura permette di contenere l'aumento del traffico motorizzato, riducendo le emissioni ambientali, in sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato del PA.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Lo studio di fattibilità, commissionato dal Municipio di Losone, è a disposizione.

Lo studio va aggiornato sulla base delle riflessioni in corso da parte del DT per risolvere i conflitti di tipo naturalistico.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: Non data.

Necessità di aggiornamento del PD: il PD va aggiornato a livello di tracciato e percorso ciclabile di interesse regionale.



Completamento rete ML: collegamento e passerella Verscio/Cavigliano - Golino

Codice ARE:

.-

Codice PA:

ML 29

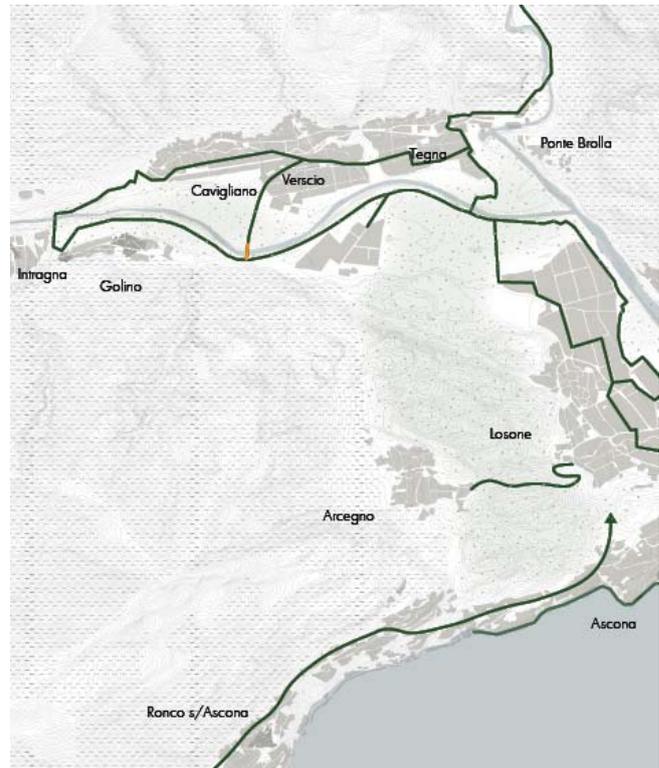
Categoria e sottocategoria della misura	5	Traffico pedonale ciclistico	
	5.1	Singola misura	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	ML 27		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	LEA Locarno		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	1'950'000.- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato CIT	
		Comune/i	
		Terzi	



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

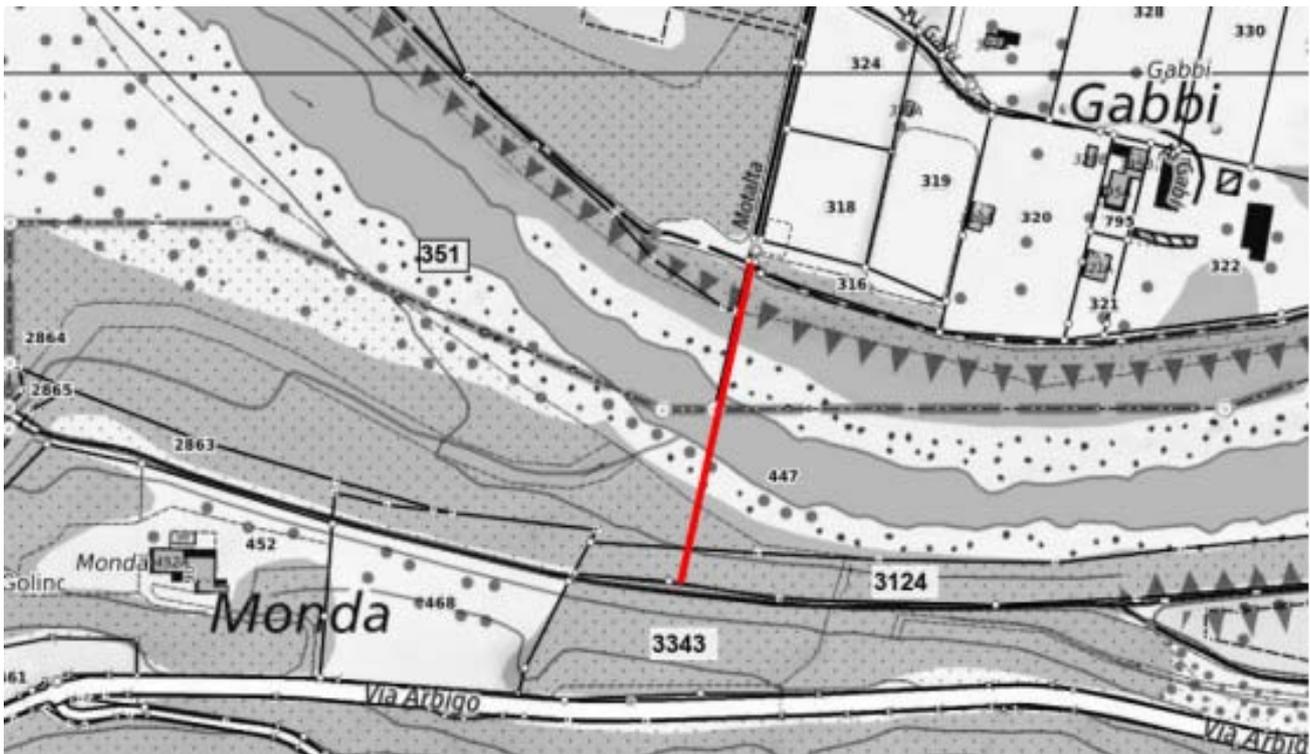
DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede la realizzazione di una nuova passerella ciclo-pedonale sul fiume Melezza, tra Cavigliano (Comune Terre di Pedemonte) e Golino (Comune Centovalli), sfruttando le previste esigenze dell'azienda Locarnese Ente Acqua (LEA) per il passaggio del fiume con le condotte tra i pozzi Comunella e il nuovo serbatoio a Golino.

La misura permette di completare in modo attrattivo la rete ciclabile regionale e di chiudere il percorso ad anello tra le Terre di Pedemonte, Golino e Losone.

La misura risponde in modo adeguato alle necessità di miglioramento (qualità, confort, sicurezza, estensione rete e permeabilità) della rete di svago all'interno del comparto del fiume Melezza, favorendo spostamenti in un'area di particolare pregio paesaggistico, e permette di ridefinire i percorsi di mobilità lenta all'interno del comparto Melezza (Strategia settoriale1).



Posizione della futura nuova passerella ciclo-pedonale

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura permette di realizzare un percorso ad uso ciclopedonale in un contesto di particolare pregio paesaggistico, collegando in modo diretto e sicuro le due sponde del fiume Melezza, e le frazioni delle Terre di Pedemonte con Golino-Losone ed il polo urbano. Tale percorso rafforza il processo di sviluppo della rete di collegamento lento tra i centri abitati e le zone lavorative.

Benefici per l'agglomerato:

- la misura migliora sensibilmente la raggiungibilità e le connessioni tra abitati periferici e zone produttive, promuovendo lo sviluppo di una rete di mobilità lenta capillare e funzionale, orientata agli spostamenti utilitari;
- la misura permette di contenere l'aumento del traffico motorizzato, riducendo le emissioni ambientali, in sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato del PA.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio preliminare commissionato da LEA a disposizione

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: Non data.

Necessità di aggiornamento del PD: il PD va aggiornato a livello di tracciato e percorso ciclabile di interesse regionale.



Completamento e messa in sicurezza rete ML, separazione pedoni-bici lungo Via alla Riva

Codice ARE:

.-.

Codice PA:

ML 30

Categoria e sottocategoria della misura	5	Traffico pedonale ciclistico	
	5.1	Singola misura	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 9.1, RSS 13.2		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Minusio		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 - 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	2'800'000.- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato CIT	
	X	Comune/i	
		Terzi	



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Via alla Riva a Minusio è oggi una passeggiata a lago di forte richiamo sia per la popolazione locale, sia per il turista. Il suo tracciato si sviluppa in un contesto di particolare pregio paesaggistico, tra la rive del lago, le abitazioni che vi si affacciano e il tracciato della ferrovia.

La passeggiata è frequentata da una variegata tipologia d'utenza, che spazia dal residente locale, che necessita di accedere veicolarmente alla sua proprietà, allo sportivo o alle famiglie che vogliono fruire di tale spazio nel tempo libero. Il tracciato è pure codificato come percorso ciclabile di interesse regionale, ed è quindi utilizzato sia dai ciclisti veloci, sia da quelli lenti.

La convivenza tra utenti ed esigenze diverse è da sempre stata una criticità, che il Municipio di Minusio ha cercato di risolvere a più riprese, con il supporto dei servizi cantonali, senza particolare successo. Anzi, negli ultimi anni le criticità sono aumentate anche a causa dell'avvento delle biciclette elettriche.

La misura prevede di intervenire su Via alla Riva con l'obiettivo di favorire la convivenza tra i diversi utenti e la moderazione nell'uso del tracciato da parte degli utenti veloci.

Tra le varie opzioni individuate dallo studio preliminare di fattibilità, il Municipio ha ritenuto la possibilità di intervenire su importanti porzioni del percorso con una materializzazione diversa del rivestimento, di tipo calcestruzzo ad esempio, destinata a moderare la velocità di percorrenza e a disincentivare l'uso della passeggiata da parte degli utenti veloci.

La misura, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle necessità di miglioramento (qualità, confort, sicurezza) della rete di svago dell'agglomerato, sviluppando e rafforzando i percorsi di mobilità lenta e favorendo spostamenti sicuri, diretti e di qualità, in un contesto paesaggistico di particolare pregio (Strategie settoriali 1 e 4).

Si tratta di una nuova misura proposta in lista B del PALoc 5 in considerazione della necessità di ulteriori approfondimenti tecnici.



Il contesto attuale in cui si inserisce la passeggiata a lago di Via alla Riva a Minusio.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio preliminare di varianti, commissionato dal Comune di Minusio, a disposizione.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: Data.

Necessità di aggiornamento del PD: Nessuna.



**Completamento rete ML collinare:
Brissago -
Ronco s. Ascona - Ascona**

Codice ARE:

--

Codice PA:

ML 31

Categoria e sottocategoria della misura	5	Traffico pedonale ciclistico	
	5.1	Singola misura	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Brissago, Ronco s. Ascona e Ascona		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	2'630'000.- (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input type="checkbox"/> Cantone
	<input type="checkbox"/> Agglomerato CIT
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

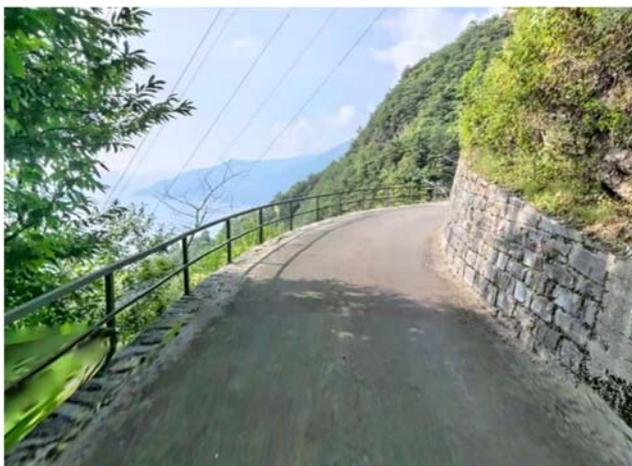
Descrizione tecnica

La misura prevede l'implementazione e la messa in sicurezza di un percorso ciclabile orientato principalmente allo svago, che si sviluppa in collina fra i Comuni di Brissago, Ronco s/Ascona e Ascona.

Tale collegamento si sviluppa lungo la rete viaria secondaria già oggi esistente e deve essere considerato come alternativa al transito lungo il sedime della strada litoranea (asse cantonale PA13 Magadino-Brissago), caratterizzato da condizioni di sicurezza non adeguate.

La misura, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle necessità di miglioramento (qualità, confort, sicurezza, estensione rete e permeabilità) della rete utilitaria e di svago dell'agglomerato, sviluppando e rafforzando percorsi di mobilità lenta e favorendo spostamenti sicuri, diretti e di qualità, in un contesto paesaggistico di particolare pregio.

Si tratta di una nuova misura proposta in lista A del PALoc 5 in considerazione del suo contributo rilevante per rafforzare il processo di completamento della rete di svago nell'agglomerato (Strategie settoriali 1).



Il contesto attuale in cui si inserisce il futuro collegamento ciclopedonale di svago.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura permette di rendere agibile un percorso ciclopedonale in un contesto di particolare pregio paesaggistico, collegando le zone insediative collinari di Brissago, Ronco s.Ascona e Ascona.

Tale percorso rafforza il processo di sviluppo della rete di collegamento lento tra i centri abitati e le zone di svago.

Benefici per l'agglomerato:

- la misura migliora sensibilmente la raggiungibilità e le connessioni tra abitati periferici e le aree di svago, promuovendo lo sviluppo di una rete di mobilità lenta capillare e funzionale, orientata agli spostamenti di svago;
- la misura permette di contenere l'aumento del traffico motorizzato, riducendo le emissioni ambientali, in sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato del PA.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Lo studio di fattibilità, commissionato dai Municipi di Brissago, Ronco s.Ascona e Ascona, è a disposizione.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: data

Necessità di aggiornamento del PD: nessuna



Prolungamento e completamento della passeggiata a lago di Vira Gambarogno, al mapp. 313 RFD

Codice ARE:

.-

Codice PA:

ML 34

Categoria e sottocategoria della misura	5	Traffico pedonale	
	5.1	Singola misura	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 15		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Gambarogno		
Altri Enti coinvolti	-		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	845'000.- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
		Cantone	
		Agglomerato CIT	
	X	Comune/i	
		Terzi	



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede la realizzazione di un nuovo percorso pedonale a lago in corrispondenza del mappale 313 RFD a Vira Gambarogno, per una lunghezza di ca. 165m.

La misura è da intendersi a complemento della misura del paesaggio P15 del PALoc 5 che prevede la riqualifica paesaggistica e di svago dell'intero sedime, che si sviluppa tra l'Istituto scolastico e il ponte sul riale Vadina, a Ovest del nucleo storico di Vira.

Oltre alla sistemazione del sedime della passeggiata con getto in opera di una platea in calcestruzzo armato, l'intervento prevede la posa di sedute e di una nuova illuminazione pubblica.

La variante di PR relativa a questo intervento è già approvata dal CdS nell'ambito del piano particolareggiato PP di Vira Gambarogno.



Contesto e tipologia d'intervento previsti sul mappale 313 RFD di Vira Gambarogno

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La qualità della rete di traffico lento nella zona della riva del lago viene migliorata attraverso l'introduzione di un nuovo tratto di percorso pedonale.

La misura consente di ampliare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale, migliorando al contempo la fruibilità e qualità degli spazi pubblici in riva al lago. Il concetto di asse di collegamento e di transizione a lago, sviluppato nei PALoc 2, 3 e 4, si applica ad un'area attrattiva per tutto l'agglomerato, arricchendo le superfici accessibili al lago. Questo porta un netto vantaggio per lo svago di prossimità per abitanti e visitatori, aumentando le opportunità di godere degli spazi naturali e delle zone ricreative.

La misura comporta un significativo aumento della sicurezza per la mobilità pedonale grazie alla realizzazione di un percorso dedicato e separato dal traffico veicolare, in un contesto di particolare pregio paesaggistico. Questa iniziativa migliora la fruibilità degli spazi naturali e delle aree ricreative di prossimità, rendendo l'ambiente urbano più vivibile.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Progetto di massima commissionato dal Comune di Gambarogno a disposizione

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: data.

Necessità di aggiornamento del PD: nessuna.



Interventi infrastrutturali per messa in sicurezza rete ML

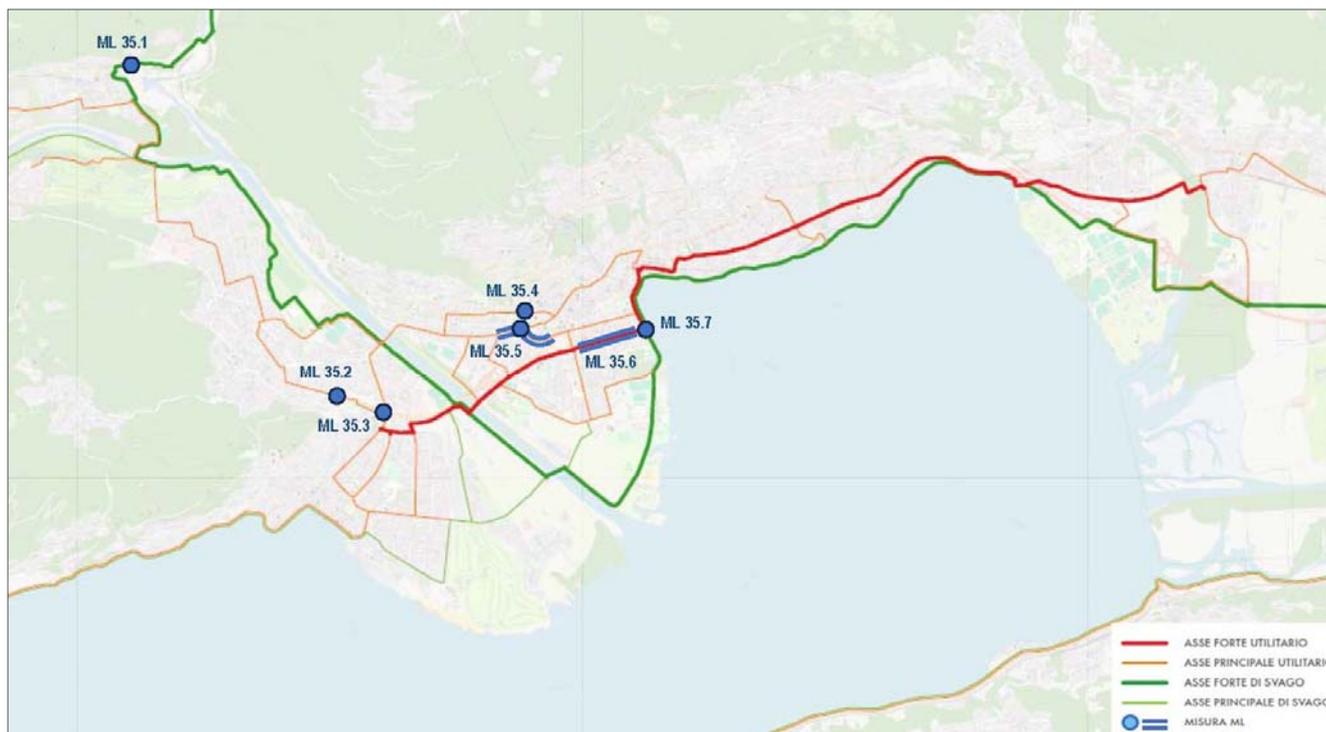
Pacchetto forfettario

ML 35

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico
Priorità	A
Costi computabili	1'385'000 .- (IVA esclusa)

ELENCO MISURE PACCHETTO

- ML 35.1: Messa in sicurezza attraversamento ciclabile su strada cantonale a Tegna
- ML 35.2: Messa in sicurezza attraversamento ciclabile su Via Prà di Vizi ad Ascona
- ML 35.3: Messa in sicurezza rete ciclabile in zona svincolo S. Materno ad Ascona
- ML 35.4: Messa in sicurezza attraversamento in Via R. Simen a Locarno
- ML 35.5: Estensione rete ciclabile su Via Varenna fino al Nodo 5 Vie a Locarno
- ML 35.5: Messa in sicurezza attraversamento ciclabile Nodo 5 Vie a Locarno
- ML 35.5: Messa in sicurezza rete ciclabile su Via R. Simen, Nodo 5 Vie e Piazza Castello a Locarno
- ML 35.6: Messa in sicurezza rete ciclabile lungo Via Bramantino a Locarno
- ML 35.7: Messa in sicurezza attraversamento ciclabile Lungolago G. Motta a Locarno



Rappresentazione cartografica delle misure parziali, con indicazione della numerazione delle misure

DESCRIZIONE DELLA MISURA

In relazione al tema della mobilità ciclabile, il PALoc 5 propone lo sviluppo e l'integrazione di un nuovo concetto di rete, differenziato in funzione dell'utilizzo e della gerarchia dei suoi assi, e destinato a promuovere ed incentivare spostamenti combinati, sia all'interno del polo urbano sia ai suoi margini.

La nuova visione si fonda su una netta separazione tra rete utilitaria e rete di svago, e identifica due assi forti distinti, strutturanti e ben inseriti nel contesto urbano, supportati da percorsi principali che, come affluenti, completano e strutturano la rete, favorendo la convergenza dell'utenza verso i percorsi principali.

Questa visione costituisce l'elemento cardine della strategia di mobilità ciclabile del Locarnese e permette di strutturare in modo semplice e funzionale una rete di agglomerato, distinguendo chiaramente i percorsi utilitari da quelli di svago.

Questi percorsi, distinti per funzione, sono complementari tra loro e permettono di migliorare l'accessibilità dell'agglomerato e le sue relazioni interne, grazie a una rete ciclabile strutturata e capillare, particolarmente attrattiva e adeguata a fare fronte alla forte domanda di mobilità.

Si tratta di una risposta concreta alle peculiarità topografiche e climatiche della regione di Locarno, particolarmente favorevoli agli spostamenti lenti.

Se la rete di svago appare già oggi ben strutturata e potrà essere completata grazie alle misure di mobilità lenta già pianificate nei PA di 3a e 4a generazione, la rete utilitaria appare attrattiva e avvincente sulla carta ma presenta ancora alcune criticità sul territorio, che richiedono interventi mirati, infrastrutturali e di segnaletica, per garantirne la continuità, la funzionalità e l'attrattività.

La misura ML 35 ha pertanto il compito di sviluppare e raggruppare quelli che sono gli interventi puntuali necessari per risolvere quelle criticità oggi ancora presenti sul territorio e che le passate generazioni di PA non hanno potuto affrontare.

STRATEGIA SETTORIALE

La misura è ritenuta rilevante per completare e rafforzare il processo di sviluppo della rete ciclabile utilitaria, sia all'interno del polo urbano, sia di collegamento tra i centri abitati del polo urbano, come promosso dalla Strategia settoriale 2.

Tale misura concorre pure a migliorare la sicurezza generale delle relazioni ciclabili nei punti dove le passate generazioni di PA non hanno potuto ancora intervenire, come previsto dalla Strategia settoriale 4.

Benefici per l'agglomerato:

- la misura migliora sensibilmente la raggiungibilità e le connessioni tra abitati periferici e polo urbano, promuovendo lo sviluppo di una rete di mobilità lenta densa, capillare e funzionale, orientata allo svago e agli spostamenti utilitari;
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale, contenendo di riflesso l'aumento del traffico motorizzato, in sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato del PA;
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità lenta, grazie alla risoluzione di quelle che sono le criticità ancora presenti lungo la rete, e contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali



Alcune delle criticità oggi ancora presenti lungo la rete ciclabile dell'agglomerato



**Messa in sicurezza attraversamento
ciclabile su strada cantonale - Tegna**

Codice ARE:

.-

Codice PA:

ML 35.1

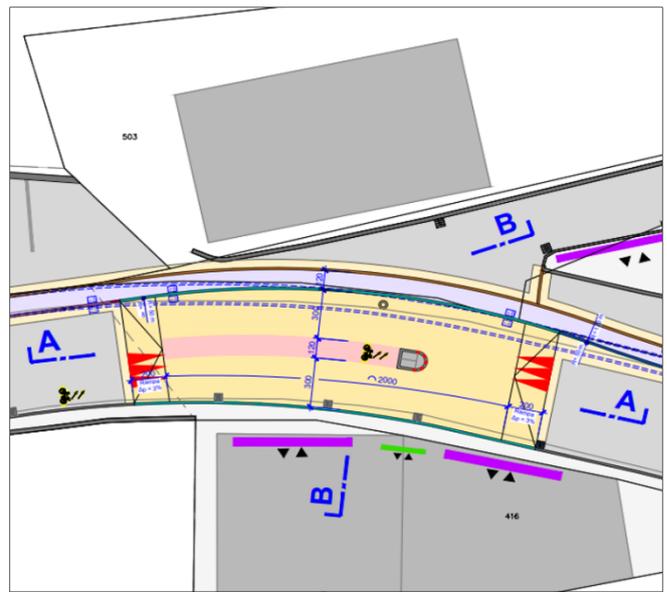
Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune Terre di Pedemonte

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi computabili	215'000.- (IVA esclusa)	
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
	X	Cantone
	X	Agglomerato CIT
		Comune/i
		Terzi



Ubicazione misura



Proposta operativa

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Nella frazione di Tegna, il percorso ciclabile cantonale C31 si sviluppa attraverso la zona boschiva e di svago per raggiungere la strada cantonale a Ponte Brolla (zona Grotti) e poi proseguire verso la Vallemaggia; il transito delle biciclette lungo il segmento di strada cantonale tra Tegna e Ponte Brolla è riconosciuto come critico in particolare per le condizioni di sicurezza all'immissione da/per la zona Grotti.

Per risolvere le criticità, si prevede di spostare il tracciato del percorso ciclabile C31 sulla strada secondaria in zona ex-laghetto, a monte della strada cantonale, fino all'innesto in località Tegna, in un punto con visibilità ridotta.

La misura prevede la realizzazione di una sopraelevazione completa della carreggiata della strada in corrispondenza del punto di aggancio del percorso ciclabile, quale elemento di moderazione e di segnalazione della presenza di un punto sensibile; l'intervento è completato con la posa di una semi-isola spartitraffico, quale elemento di protezione durante la manovra di svolta a sinistra delle biciclette, accompagnata dalla demarcazione di una fascia centrale colorata di larghezza 1.2m, quale elemento ottico di segnalazione e di messa in sicurezza dell'utente più debole.



Messa in sicurezza attraversamento
ciclabile su Via Prà di Vizi - Ascona /
Losone

Codice ARE:

.-

Codice PA:

ML 35.2

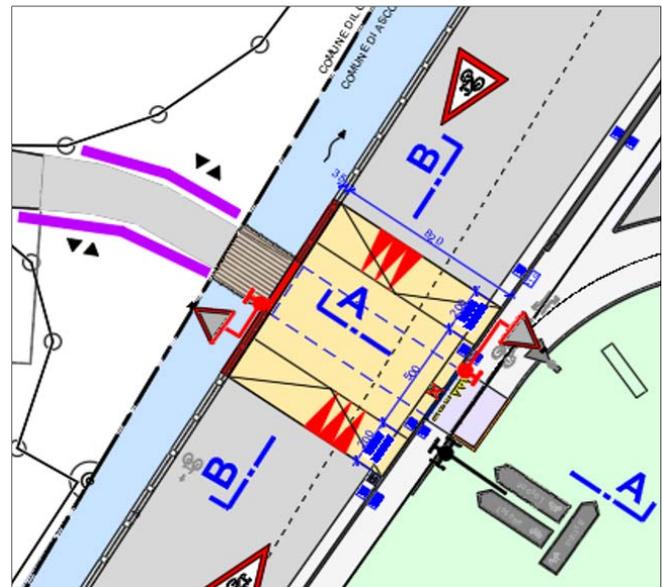
Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Ascona

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi computabili	65'000.- (IVA esclusa)	
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
	X	Cantone
	X	Agglomerato CIT
	X	Comune/i
		Terzi



Ubicazione misura



Proposta operativa

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il percorso ciclabile regionale R Lo1 si sviluppa attualmente tra Ascona e Losone passando sul retro della Pista di ghiaccio Siberia, utilizza la passerella, attraversa Via Prà di Vizi e prosegue su via Migjome verso il centro di Losone.

L'attraversamento di Via Prà di Vizi, strada secondaria di quartiere, costituisce oggi un elemento di criticità, in particolare per le limitate condizioni di visibilità per i ciclisti provenienti da Losone (presenza barriere di protezione del Riale Brima).

Per risolvere tale criticità, l'ipotesi d'intervento prevede la sopraelevazione della carreggiata in corrispondenza dell'attraversamento del percorso ciclabile, quale elemento di moderazione del traffico e di segnalazione della presenza di un punto sensibile; parallelamente si propone di rafforzare la segnaletica verticale/orizzontale, come pure di rivalutare la tipologia della barriera di protezione del Riale Brima, onde favorire migliori condizioni di visibilità.

Infine, si suggerisce di rivalutare il limite di velocità attualmente in vigore lungo il segmento di Prà di Vizi, con l'estensione della porta della ZONA 30, oggi già presente nel comparto residenziale, fino all'innesto da Via San Materno.



Messa in sicurezza rete ciclabile in zona
svincolo S.Materno - Ascona

Codice ARE:

.-

Codice PA:

ML 35.3

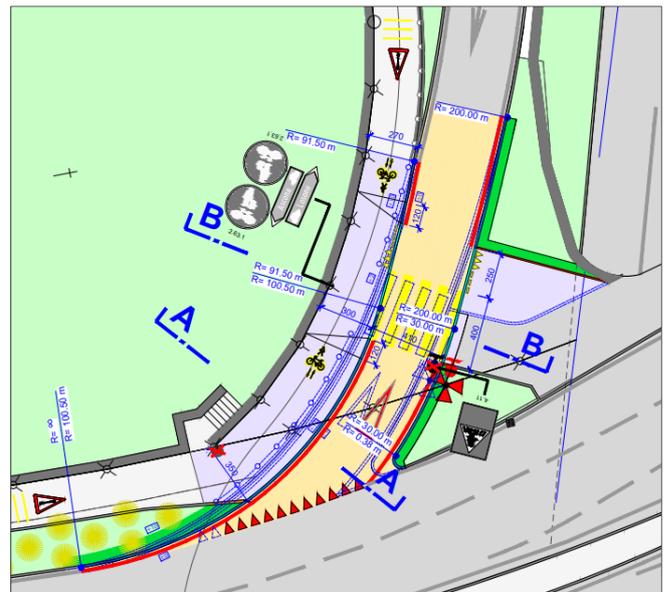
Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Ascona

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi computabili	135'000.- (IVA esclusa)	
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
	X	Cantone
	X	Agglomerato CIT
		Comune/i
	Terzi	



Ubicazione misura



Proposta operativa

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il percorso ciclabile regionale R Lo1 si sviluppa attualmente tra Losone e Ascona passando sul retro della Pista di ghiaccio Siberia, raggiungendo lo svincolo di San Materno per poi proseguire in direzione di Locarno; dopo il passaggio in zona Siberia, il percorso raggiunge lo svincolo di San Materno costeggiando l'attuale bretella veicolare in uscita dall'A13 e proveniente da Brissago.

In questo punto il percorso si trova confinato tra il muro di sostegno della rocca di San Materno e il tracciato della bretella in arrivo dall'A13, e presenta uno sviluppo in curva molto stretto, quasi spigolato, con larghezza utile di soli 2,20m.

Onde risolvere l'attuale criticità l'ipotesi d'intervento prevede di intervenire fisicamente e rivedere la geometria dell'innesto della bretella veicolare A13 su Via Locarno, con l'obiettivo di aumentare la larghezza a disposizione per il percorso ciclopedonale e migliorare lo spazio a disposizione per la zona di attesa del passaggio pedonale.



Messa in sicurezza attraversamento
ciclabile in
Via R. Simen - Locarno

Codice ARE:

-.-

Codice PA:

ML 35.4

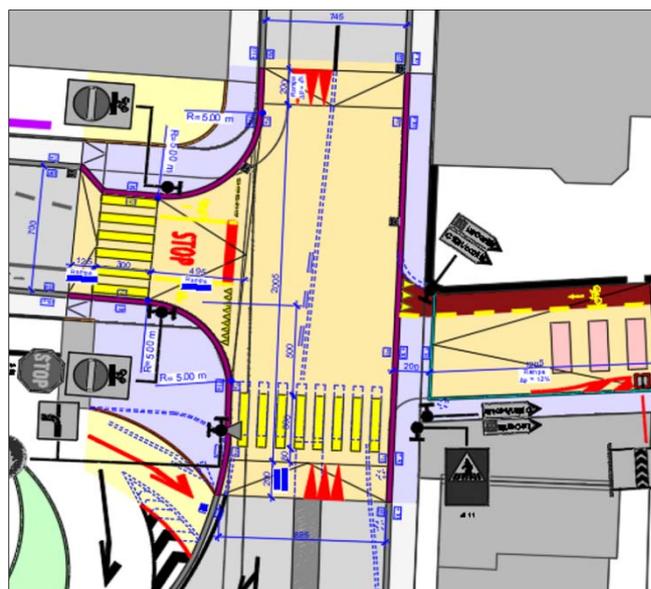
Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Locarno

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi computabili	205'000.- (IVA esclusa)	
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
	X	Cantone
	X	Agglomerato CIT
		Comune/i
		Terzi



Ubicazione misura



Proposta operativa

DESCRIZIONE DELLA MISURA

I percorsi ciclabili regionale R 311 e R Lo3, entrambi con funzione utilitaria, attraversano oggi la Città Vecchia di Locarno e proseguono su Via D. Galli in direzione di Solduno; dopo il passaggio attraverso la Città Vecchia, raggiungono il quartiere di Solduno tramite Via Castelrotto, costeggiando l'Ospedale Regionale di Locarno.

In questo punto il percorso, per proseguire su Via D. Galli, deve attraversare Via R. Simen, importante arteria orientata al traffico veicolare e di smistamento del flusso veicolare da/per la Vallemaggia e i Monti di Locarno; l'attraversamento di Via R. Simen costituisce oggi un elemento di criticità, in particolare per le limitate condizioni di visibilità.

Onde risolvere l'attuale criticità, l'ipotesi d'intervento prevede la realizzazione di una sopraelevazione completa della carreggiata di Via R. Simen in corrispondenza dell'attraversamento del percorso ciclabile, quale elemento di moderazione e di segnalazione della presenza di un punto sensibile, e di rafforzare la segnaletica verticale/orizzontale, onde favorire migliori condizioni di visibilità reciproca tra ciclista e automobilista.

Questa proposta deve essere considerata come ipotesi di intervento, da confermare e contestualizzare in fase successiva, in funzione delle riflessioni e dell'esito degli studi in corso nell'ambito della zona di pianificazione "comparto Via R. Simen - 5 Vie".



Estensione rete ciclabile su Via Varenna fino al Nodo 5 Vie - Locarno

Codice ARE:

.-.

Codice PA:

ML 35.5a

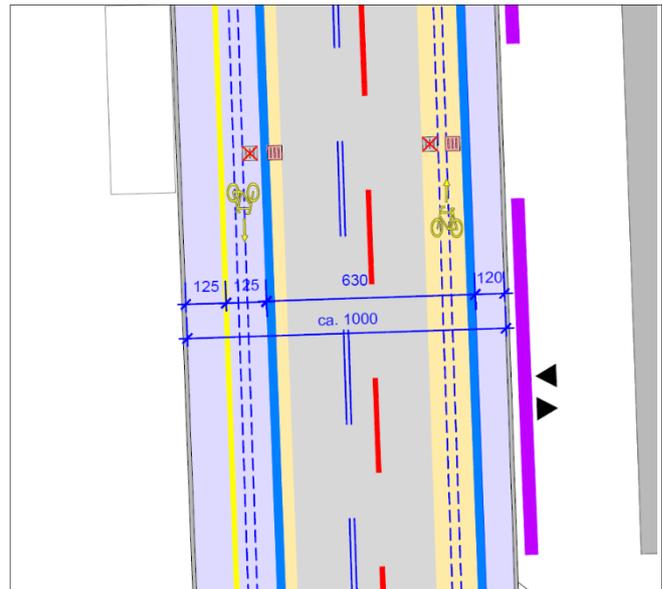
Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Locarno

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi computabili	480'000 .- (IVA esclusa)	
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
	X	Cantone
	X	Agglomerato CIT
	X	Comune/i
		Terzi



Ubicazione misura



Proposta operativa

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il progetto di riassetto di Via Varenna prevede la messa in sicurezza degli spostamenti ciclabili nelle due direzioni; all'altezza dell'innesto di Via D'Alberti il progetto prevede di orientare il flusso ciclabile all'interno del quartiere di Solduno, verso Via D. Galli e la Città Vecchia (R Lo3). Tale deviazione del flusso ciclabile priva i ciclisti che vogliono proseguire in direzione del Nodo 5 Vie, rispettivamente di Piazza Castello/Via Luini, di un percorso sicuro e demarcato.

Onde risolvere l'attuale criticità l'ipotesi di intervento prevede di garantire la continuità delle relazioni ciclabili fino al Nodo 5 Vie, riprendendo il concetto d'intervento come già ritenuto per la riqualifica di Via Varenna, ma garantendo le due corsie veicolari in avvicinamento al nodo, tramite l'allargamento del marciapiede lato monte fino a 2.5m con demarcazione della corsia ciclabile unidirezionale (larghezza 1,25m) per la direttrice verso Ovest, e di demarcare il pittogramma "biciclette" sulla corsia di destra, in avvicinamento al nodo delle 5 Vie.

Questa proposta deve essere considerata come ipotesi di intervento, da confermare e contestualizzare in fase successiva, in funzione delle riflessioni e dell'esito degli studi in corso nell'ambito della zona di pianificazione "comparto Via R. Simen - 5 Vie".



**Messa in sicurezza attraversamento
ciclabile nodo - 5 Vie - Locarno**

Codice ARE:

.-.

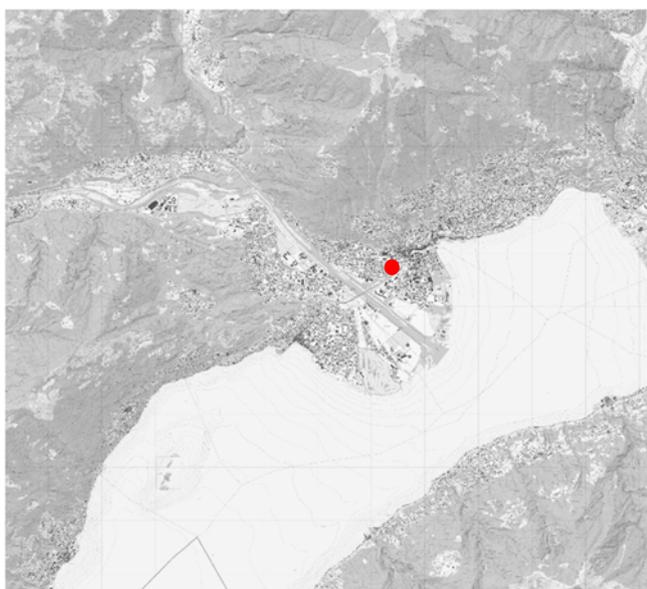
Codice PA:

ML 35.5b

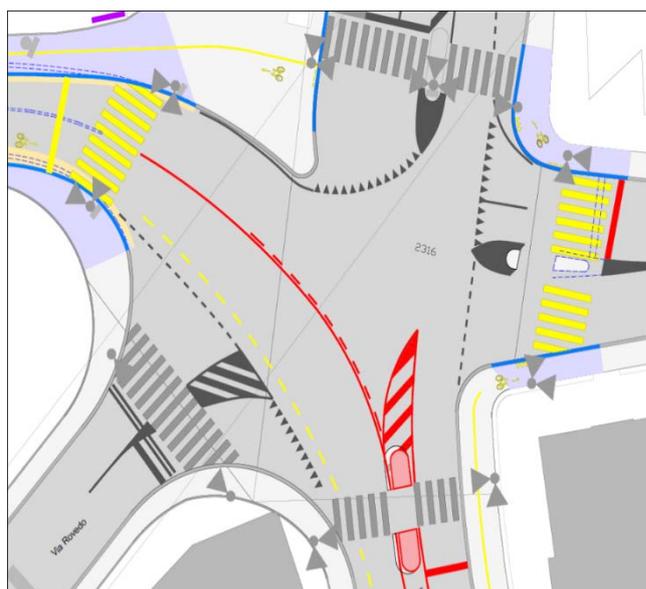
Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Locarno

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi computabili	110'000 .- (IVA esclusa)	
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
	X	Cantone
	X	Agglomerato CIT
		Comune/i
		Terzi



Ubicazione misura



Proposta operativa

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Allo stato attuale, il Nodo 5 Vie è gestito con impianto semaforico e costituisce un elemento filtro di rilievo per la gestione dei flussi di traffico in entrata alla Città; le biciclette non beneficiano di misure di gestione o di messa in sicurezza.

Onde garantire la continuità delle relazioni ciclabili al Nodo 5 Vie, l'ipotesi di intervento prevede di integrare le stesse nella gestione semaforica e predisponendo adeguate corsie preferenziali e zone di attraversamento protette. In particolare, per la direttrice Solduno-Locarno si suggerisce l'inserimento di una zona d'attesa avanzata in carreggiata su Via Varenna, con regolazione semaforica a favore di una partenza anticipata per i ciclisti; per la direttrice opposta, Locarno-Solduno, si propone di adeguare gli attuali passaggi pedonali protetti a favore delle esigenze dei ciclisti, con l'obiettivo di garantire la continuità tra il marciapiede ciclopedonale che proviene da Piazza Castello e quello che prosegue su Via Varenna, lato monte.

Questa proposta deve essere considerata come ipotesi di intervento, da confermare e contestualizzare in fase successiva, in funzione delle riflessioni e dell'esito degli studi in corso nell'ambito della zona di pianificazione "comparto Via R. Simen - 5 Vie".



Messa in sicurezza rete ciclabile su Via R. Simen, nodo 5 Vie e Piazza Castello - Locarno

Codice ARE:

-,-

Codice PA:

ML 35.5c

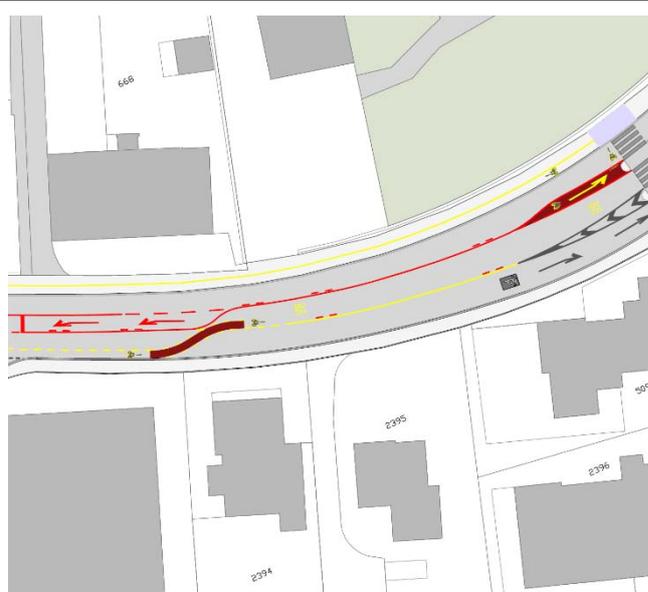
Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Locarno

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi computabili	55'000 .- (IVA esclusa)	
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
	X	Cantone
	X	Agglomerato CIT
		Comune/i
		Terzi



Ubicazione misura



Proposta operativa

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Le relazioni ciclabili tra Via Luini e il Nodo 5 Vie possono beneficiare di un marciapiede condiviso fino all'altezza della Magistrale, dopodiché il flusso di biciclette è reintegrato nel flusso veicolare; in avvicinamento al Nodo 5 Vie i ciclisti non beneficiano di particolari misure di gestione o di messa in sicurezza; in direzione rotonda, il ciclista è integrato nel flusso veicolare fino all'altezza della Magistrale e deve attraversare la carreggiata in direzione del marciapiede condiviso, ubicato sul lato a monte di Via R. Simen, onde evitare l'entrata in rotonda di Piazza Castello.

L'attuale discontinuità del percorso ciclabile sul segmento di Via R. Simen tra il Nodo 5 Vie e Piazza Castello costituisce una criticità evidente; onde risolvere tale criticità l'ipotesi di intervento propone di garantire la continuità delle relazioni ciclabili lungo Via R. Simen tra il Nodo 5 Vie e Piazza Castello, predisponendo, dove possibile, corsie preferenziali e zone di attraversamento protette.

Questa proposta deve essere considerata come ipotesi di intervento, da confermare e contestualizzare in fase successiva, in funzione delle riflessioni e dell'esito degli studi in corso nell'ambito della zona di pianificazione "comparto Via R. Simen - 5 Vie".



**Messa in sicurezza rete ciclabile lungo
Via Bramantino - Locarno**

Codice ARE:

.-

Codice PA:

ML 35.6

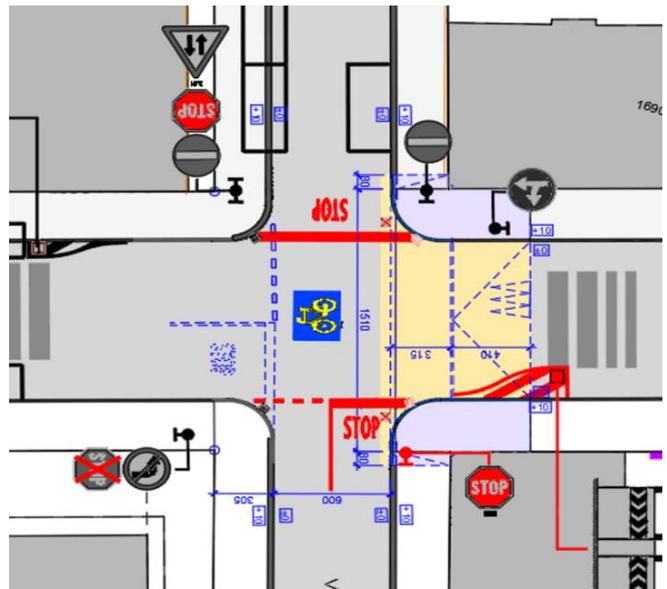
Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Locarno

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi computabili	85'000 .- (IVA esclusa)	
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
	X	Cantone
	X	Agglomerato CIT
	X	Comune/i
		Terzi



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Attualmente il percorso ciclabile R Lo1 si sviluppa all'interno del comparto Rusca, lungo l'asse di Via Bramantino, in un contesto urbano denso e ben strutturato. La nuova impostazione della rete ciclabile, come sviluppata nell'ambito del PALoc5, comporterà un notevole incremento del flusso di ciclisti lungo tale asse, con necessità di implementare il concetto di "ciclo-strada". L'implementazione di tale concetto si scontra tuttavia con l'attuale gerarchia del reticolo stradale e relativa gestione delle precedenze.

Onde risolvere l'attuale criticità e favorire la corretta implementazione del concetto di "ciclo-strada" l'ipotesi di intervento propone di ripensare l'attuale gestione delle precedenze ai nodi di Via Bramantino e di accordare, dove possibile e sensato, la priorità al flusso lungo la direttrice dell'asse forte ciclabile.

Questa proposta deve essere considerata come ipotesi di intervento, da confermare e contestualizzare in funzione delle riflessioni e sperimentazioni in corso.



**Messa in sicurezza attraversamento
ciclabile Lungolago G.Motta - Locarno**

Codice ARE:

.-

Codice PA:

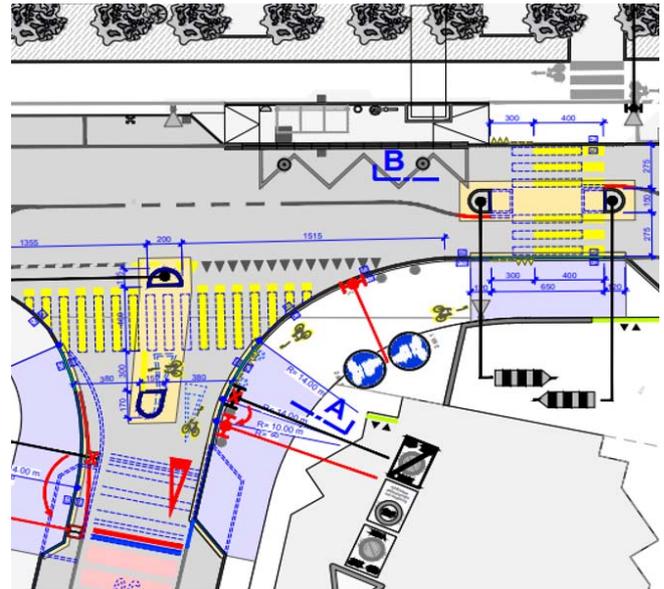
ML 35.7

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Locarno

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi computabili	150'000.- (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato CIT
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	Terzi



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Attualmente il percorso ciclabile R Lo1 si sviluppa all'interno del comparto Rusca, lungo l'asse di Via Bramantino, e si aggancia alla sua estremità alla ciclovia del Lungolago, che porta verso Muralto, rispettivamente verso il lido.

La nuova impostazione della rete ciclabile, come sviluppata nell'ambito del PALoc5, comporterà un notevole incremento del flusso di ciclisti lungo tale asse, con necessità di raccordo in sicurezza alla ciclovia del Lungolago; l'assenza di un'infrastruttura adeguata a consentire l'attraversamento dei ciclisti di Via Lungolago G. Motta costituisce un elemento di criticità che penalizza l'attrattività e funzionalità della rete ciclabile.

Onde risolvere l'attuale criticità e favorire la continuità dell'asse forte utilitario, l'ipotesi di intervento propone di rivedere la gestione delle biciclette allo sbocco di Via Bramantino su Via Lungolago G. Motta, tramite interventi infrastrutturali e di segnaletica.

Questa proposta deve essere considerata come ipotesi di intervento, da confermare e contestualizzare in funzione delle riflessioni e sperimentazioni in corso.



**Nuovo collegamento ciclopedonale
sull'argine della Verzasca, Ponte
Pomodori-passerella Tenero-Gordola**

Codice ARE:

.-

Codice PA:

ML 36

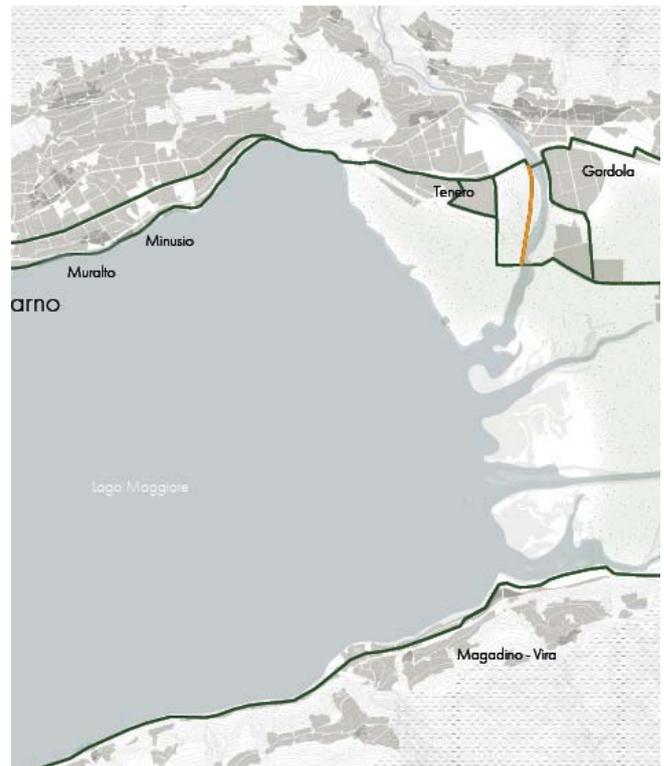
Categoria e sottocategoria della misura	5	Traffico pedonale ciclistico	
	5.1	Singola misura	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Tenero - Contra		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	480'000.- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
		Cantone	
		Agglomerato CIT	
	X	Comune/i	
		Terzi	



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede di rendere fruibile anche alle biciclette il sentiero oggi ubicato lungo l'argine della Verzasca, tra il Ponte dei Pomodori e l'attuale passerella sul fiume (percorso cantonale C31), con l'obiettivo di sgravare il percorso regionale R Lo5 che si sviluppa lungo Via Brere, caratterizzato da una forte presenza di pedoni e ciclisti soprattutto nel periodo estivo.

L'attuale sentiero si caratterizza per una superficie permeabile in terra, ghiaia e sassi, dove in parte la vegetazione presente ai suoi margini (arbusti, cespugli e prato verde) ha preso il sopravvento e invade il camminamento. Esso è utilizzato perlopiù da pedoni che effettuano passeggiate lungo l'argine del fiume Verzasca o da sportivi che si recano al Percorso Vita, pure ubicato lungo l'argine.

L'opera prevede la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale dedicato di larghezza 2,50m, con posa di una pavimentazione duratura in conglomerato bituminoso tipo Ciclobit Eco Yellow, con l'obiettivo di garantire la stabilità del sedime e la percorrenza delle biciclette.

Il tracciato interessato dall'opera è definito a PR quale passeggiata lungo l'argine e si trova all'interno del perimetro di salvaguardia delle rive. La sua sistemazione richiede un dissodamento (ca. 5'000 m²). **Le riflessioni per risolvere i conflitti naturalistici sono in corso.**

La misura, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle necessità di miglioramento (qualità, confort, sicurezza, permeabilità) della rete utilitaria dell'agglomerato, sviluppa e rafforza gli assi forti di ML e favorisce spostamenti sicuri, diretti e di qualità.

Si tratta di una nuova misura proposta in lista A del PALoc 5 a fronte del suo contributo rilevante per rafforzare il processo di completamento della rete utilitaria nell'agglomerato (Strategia settoriale 2).



Il contesto attuale in cui si inserisce il futuro collegamento ciclopedonale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Il nuovo collegamento si inserisce in una rete di percorsi ciclabili esistenti e offre una valida alternativa all'attuale percorso R Lo5, per chi si sposta tra Mappo/stazione TILO di Tenero e il Ponte dei Pomodori (Centro scolastico Gordola, SSIC, Piano di Magadino).

Benefici per l'agglomerato:

- la misura migliora sensibilmente la raggiungibilità e le connessioni tra abitati periferici e zone produttive, promuovendo lo sviluppo di una rete di mobilità lenta capillare e funzionale, orientata agli spostamenti utilitari;
- la misura permette di contenere l'aumento del traffico motorizzato, riducendo le emissioni ambientali, in sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato del PA.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Lo studio di fattibilità, commissionato dal Municipio di Tenero - Contra, è a disposizione.

Lo studio va aggiornato sulla base delle riflessioni in corso per risolvere i conflitti di tipo naturalistico.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

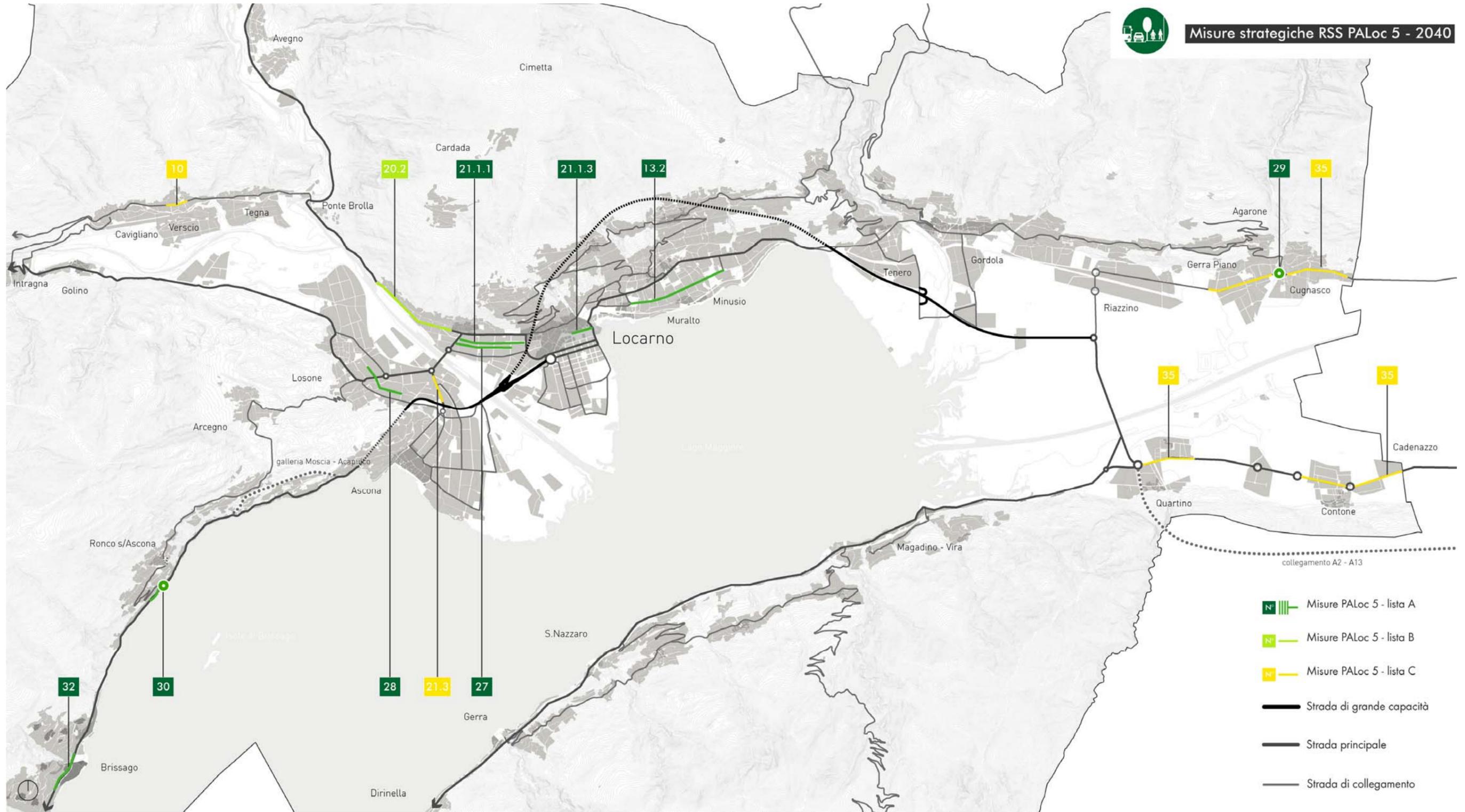
Conformità con il PD: Non data.

Necessità di aggiornamento del PD: il PD va aggiornato a livello di tracciato e percorso ciclabile di interesse regionale.

PALOC 5 | SCHEDE SULLE MISURE



RIQUALIFICA E SICUREZZA SPAZIO STRADALE (RSS)



Misure strategiche - riqualifica e sicurezza spazio stradale



**Riqualifica urbana e contenimento TIM:
Via Simen, Minusio - Via Nessi, Muralto**

Codice ARE:

5113.3.030

Codice PA:

RSS 13.2

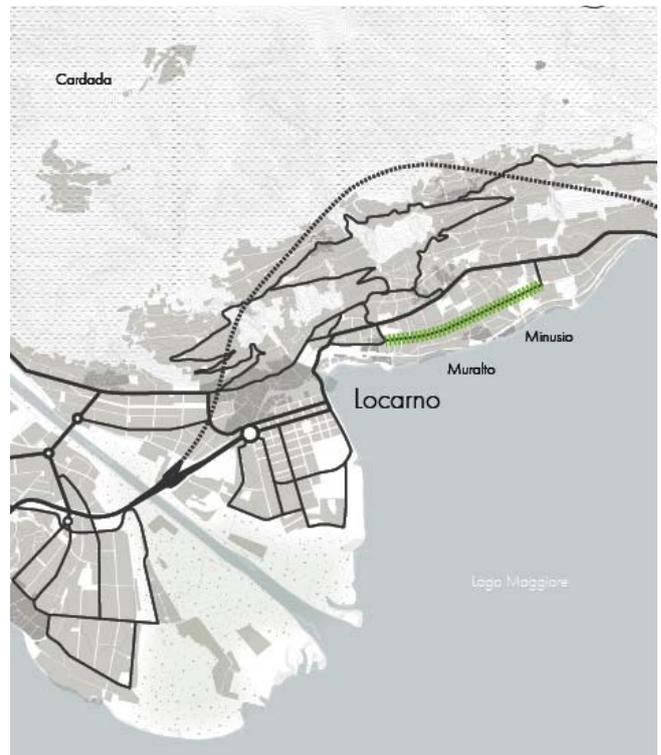
Categoria e sottocategoria della misura	3	Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale	
	3.2	Tratto stradale	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 6.4, IN 7.2, ML 30		
Rapporto con PA precedente	TIM 13.2 - PALoc 4 - lista B		
Ente responsabile	Minusio e Muralto		
Altri Enti coinvolti	-		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	3'060'000.- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato CIT	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i	
	<input type="checkbox"/>	Terzi	



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Conseguentemente all'esito della procedura di pubblicazione della misura TIM 13.1, presentata nel PALoc 3 in lista A (i ricorsi interposti da alcuni privati sono stati accolti e quindi l'opera come prevista non ha potuto essere implementata), la misura TIM 13.2 è ripresa dal PALoc 4 (lista B) e rivisitata.

In particolare, si prevede di ridefinire l'assetto stradale di Via R. Simen (Minusio) - Via G.G. Nessi (Muralto) e la sua gestione attuale, con riduzione del calibro veicolare fino a 5,20m (5,60m in presenza delle zone di scambio del BUS), riduzione del limite di velocità a 30 km/h e introduzione di un senso unico di circolazione Est>Ovest in corrispondenza del Centro Elisarion. L'intervento è completato dall'implementazione del concetto di ciclo-strada lungo tutto l'asse di Via G.Nessi-Via R.Simen, coerentemente con la nuova visione di gestione della mobilità ciclabile promossa dal PALoc 5 all'interno dell'agglomerato.

La misura permette di ridurre in modo tangibile il traffico motorizzato e risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e della qualità di vita nei quartieri dell'agglomerato, favorendo lo sviluppo di insediamenti di qualità in un contesto ben servito dal TP e dagli assi di mobilità lenta.

Tale misura va a completare e rafforzare il processo di riqualifica multimodale degli assi urbani dell'agglomerato, già avviato con i PA precedenti, coerentemente con la Strategia settoriale 3, e favorisce gli spostamenti ciclabili utilitari all'interno di un'ampia porzione dell'abitato di Muralto e Minusio, grazie all'introduzione del concetto di ciclo-strada.



L'asse Via R. Simen - Via G. Nessi come si presenta allo stato attuale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Con questo intervento è possibile ridurre in modo tangibile le velocità di circolazione, migliorare le condizioni generali di sicurezza e la conduzione del trasporto pubblico su gomma, come pure favorire qualitativamente gli spostamenti ciclabili sia all'interno del quartiere che da/per il centro città. La misura permette inoltre di gestire e contenere in modo incisivo l'aumento del traffico motorizzato, in linea con quanto prospettato dallo scenario auspicato del PA.

Benefici per l'agglomerato:

- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico ciclistico, contenendo di riflesso l'aumento del traffico motorizzato, in sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato del PA;
- la misura contribuisce alla riqualifica urbana e al miglioramento della vivibilità in un contesto caratterizzato da un carico di traffico importante in un'area centrale, popolosa e con contenuti misti (commerci, residenza, attività artigianali, impieghi);
- la misura migliora sensibilmente la raggiungibilità e le connessioni tra abitati periferici e polo urbano, promuovendo lo sviluppo di una rete di mobilità ciclabile, capillare e funzionale, orientata allo svago e agli spostamenti utilitari;
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza generale, grazie alla moderazione del traffico e alla riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura, a vantaggio anche di un contenimento delle emissioni ambientali.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Lo studio di fattibilità, commissionato dai Municipi di Minusio e Muralto, è a disposizione.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: data

Necessità di aggiornamento del PD: nessuna



Messa in sicurezza viabilità: Solduno - Ponte Brolla (interventi complementari Solduno - Fontana Marcia)

Codice ARE:

-

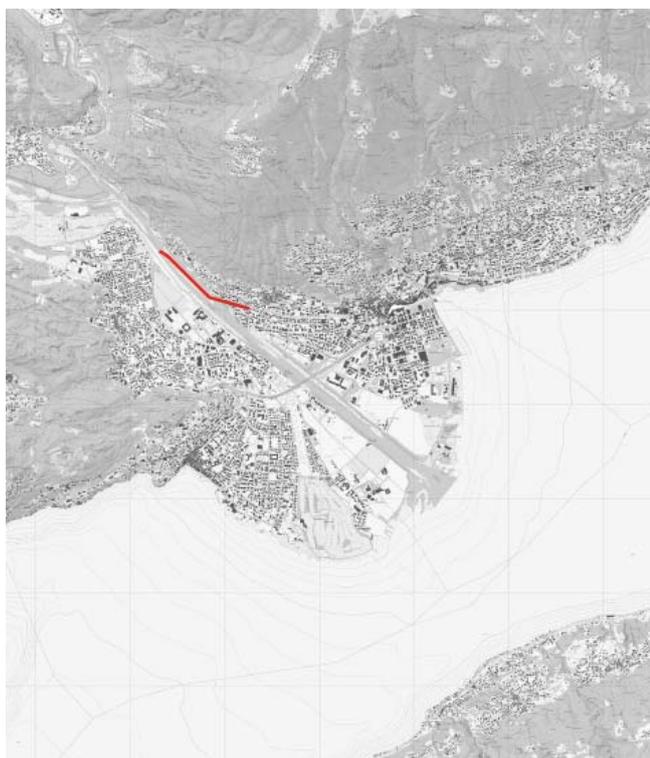
Codice PA:

RSS 20.2

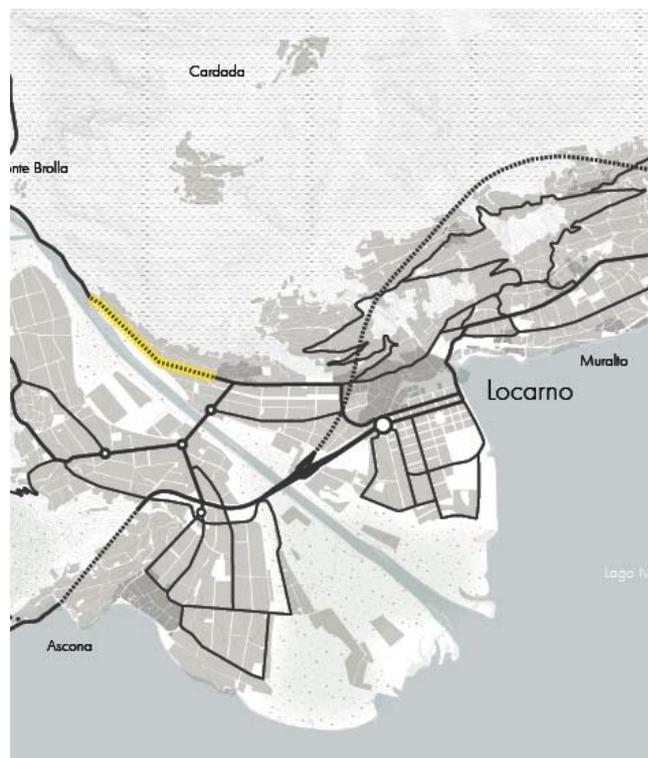
Categoria e sottocategoria della misura	3	Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale	
	3.2	Tratto stradale	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	TIM 20.2 - PALoc 4 - lista C		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	-		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 - 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	4'860'000 .- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
	X	Confederazione in altri ambiti	
		Cantone	
	X	Agglomerato CIT	
		Comune/i	
	Terzi		



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede l'allargamento del campo stradale, dagli attuali 5,50-6,00m fino a 7.00m, della strada cantonale che da Solduno porta a Ponte Brolla, con necessità di realizzare puntualmente un muro di sostegno.

La misura concorre al miglioramento della sicurezza stradale della rete regionale (collegamento tra valli periferiche e polo urbano) e fornisce una risposta concreta alle criticità ritenute come punti neri ai sensi VSS 41 724.

Oltre a migliorare le condizioni di viabilità e sicurezza lungo una tratta di vitale importanza per l'agglomerato (si tratta del principale collegamento viario tra il polo centrale e Vallemaggia, Terre di Pedemonte, Onsernone, Centovalli), l'intervento favorisce pure la conduzione del trasporto pubblico su gomma (linea regionale 315 della Vallemaggia).

Tale misura va a completare quanto già predisposto con i PA di precedente generazione, in particolare in riferimento al miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto ad Ovest del polo urbano di Locarno, lungo la strada cantonale tra l'abitato di Solduno ed il nodo di Ponte Brolla (TIM 18 e TIM 19 del PALoc 3 e TIM 20.1 del PALoc 4).

La misura, già presente nel PALoc 4 in lista C, è ora proposta la lista B nel PALoc 5 in considerazione del suo contributo rilevante per consolidare la Strategia settoriale 4 e per risolvere un conflitto evidente di sicurezza generale.



Il segmento di strada cantonale Solduno - Ponte Brolla nella sua configurazione attuale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Con questo intervento è possibile migliorare in modo tangibile la sicurezza generale della rete viaria di interesse regionale (collegamento tra valli periferiche e polo urbano), e favorire la conduzione del trasporto pubblico su gomma (linea regionale 315 della Vallemaggia).

Tale misura va a completare quanto già predisposto con i PA di precedente generazione, in particolare in riferimento al miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto ad Ovest del polo urbano di Locarno, lungo la strada cantonale tra l'abitato di Solduno ed il nodo di Ponte Brolla (TIM 18 e TIM 19 del PALoc 3 e TIM 20.1 del PALoc 4).

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Lo studio di fattibilità, commissionato dal Cantone, è a disposizione.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: data

Necessità di aggiornamento del PD: nessuna



Riqualifica multimodale asse urbano principale:
Via Franzoni, Locarno

Codice ARE:

5113.3.037

Codice PA:

RSS 21.1.1

Categoria e sottocategoria della misura	3	Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale	
	3.2	Tratto stradale	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 12, P 10, RSS 27		
Rapporto con PA precedente	TIM 21.1.1 - PALoc 4 - lista B		
Ente responsabile	Locarno		
Altri Enti coinvolti	-		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	3'945'000 .- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato CIT	
	X	Comune/i	
		Terzi	



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura contempla la riqualifica multimodale di Via Franzoni, uno degli assi urbani principali della città, identificato come elemento strutturante del tessuto edificato; essa prevede il recupero e ridefinizione dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della ML e la fluidità del TP.

I flussi veicolari, unidirezionali, sono ubicati ai margini dello spazio pubblico, mentre la fascia centrale, ampia e arredata è riservata alla fruizione di pedoni e biciclette, in un contesto verde e di qualità.

La misura permette di caratterizzare le singole tratte dell'asse, evidenziando il contesto specifico, e incentivando l'utilizzo delle riserve insediative per un uso commerciale e residenziale. Nel suo complesso, essa risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e della qualità di vita nei quartieri, favorendo lo sviluppo di insediamenti di qualità in un contesto ben servito dal TP e dagli assi di mobilità lenta.

La misura, già presente nel PALoc 4 in lista B, è ora proposta in lista A nel PALoc 5 in considerazione del suo contributo rilevante per completare e rafforzare il processo di riqualifica multimodale degli assi urbani dell'agglomerato, già avviato con i PA precedenti, coerentemente con la Strategia settoriale 3.



L'asse di Via Franzoni nella sua configurazione attuale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Con questo intervento è possibile migliorare le condizioni generali di sicurezza e la conduzione del trasporto pubblico su gomma, come pure favorire qualitativamente gli spostamenti lenti sia all'interno del quartiere sia da/per il centro città.

La misura permette inoltre di gestire e contenere in modo incisivo l'aumento del traffico motorizzato, e favorisce lo sviluppo di insediamenti di qualità in un contesto centrale del polo urbano, in linea con quanto prospettato dallo scenario auspicato del PA.

Benefici per l'agglomerato:

- la misura contribuisce alla riqualifica dello spazio urbano, promuovendo la creazione di spazi liberi e verdi nelle aree di interazione tra pubblico e privato;
- la misura favorisce lo sviluppo di insediamenti di qualità e migliora la vivibilità in un contesto ben servito da TP e ML, caratterizzato da un elevato carico di traffico, in un'area centrale, popolosa e con contenuti misti (commerci, residenza, attività artigianali, impieghi);
- la misura migliora sensibilmente la raggiungibilità e le connessioni tra abitati periferici e polo urbano, promuovendo lo sviluppo di una rete di mobilità ciclabile, capillare e funzionale, orientata allo svago e agli spostamenti utilitari;
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza generale, grazie alla moderazione del traffico e alla riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura, a vantaggio anche di un contenimento delle emissioni ambientali.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Lo Studio di fattibilità, commissionato dal Municipio di Locarno, è a disposizione.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: data

Necessità di aggiornamento del PD: nessuna



**Riqualifica urbana e contenimento TIM
(Largo F. Zorzi, Locarno)**

Codice ARE:

-

Codice PA:

RSS 21.1.3

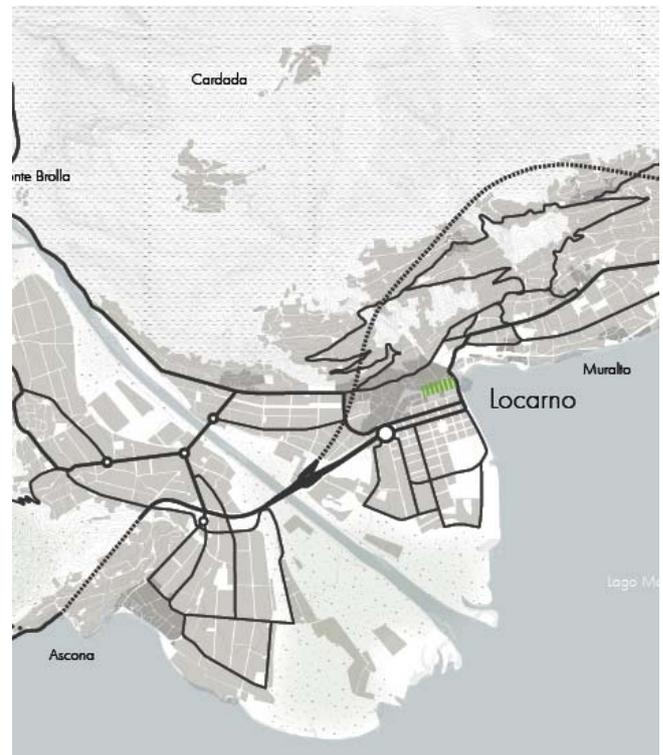
Categoria e sottocategoria della misura	3	Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale	
	3.2	Tratto stradale	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 10, IN 14		
Rapporto con PA precedente	TIM 21.1.3 - PALoc 4 - lista C		
Ente responsabile	Locarno		
Altri Enti coinvolti	-		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	3'200'000 .- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	
	<input type="checkbox"/>	Cantone	
	<input type="checkbox"/>	Agglomerato CIT	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i	
	<input type="checkbox"/>	Terzi	



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura interessa la riqualifica urbana di Largo Zorzi, importante spazio pubblico centrale al polo urbano, recentemente sgravato dal trasporto pubblico su gomma e oggetto di ridefinizione e riassetto nell'ambito delle riflessioni urbanistiche attualmente promosse dal Municipio di Locarno.

In particolare, la misura propone il ridisegno urbano di Largo Zorzi, parte integrante del concetto di riqualifica a medio-lungo termine dello spazio pubblico di tutto il centro urbano di Locarno (progetto "La Nouvelle Belle Epoque"), in fase di approfondimento da parte del Team Guscetti e Wettstein Architetti.

La misura è ritenuta adeguata e opportuna, e contribuisce alla riqualifica dello spazio pubblico grazie alla soppressione di un numero importante di parcheggi pubblici oggi ubicati in superficie e alla promozione della qualità architettonica e urbanistica nel polo urbano.

La misura, già presente nel PALoc 4 in lista C, è ora proposta in lista A nel PALoc 5 in considerazione del suo contributo rilevante per favorire la riqualifica di alcuni spazi centrali ritenuti strategici e consolidare la Strategia settoriale 2.



Estratto progetto vincitore "La Belle Époque"



OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Con questo intervento è possibile migliorare le condizioni generali di sicurezza come pure favorire qualitativamente gli spostamenti lenti nel centro urbano.

La misura permette contribuisce inoltre alla riqualifica dello spazio urbano, promuovendo la creazione di spazi liberi e verdi nelle aree di interazione tra pubblico e privato.

Benefici per l'agglomerato:

- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico lento, contenendo di riflesso l'aumento del traffico motorizzato, in sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato del PA;
- la misura favorisce lo sviluppo di insediamenti di qualità e migliora la vivibilità in un contesto ben servito dalla rete di trasporto pubblico e di mobilità lenta, e di particolare pregio architettonico e urbanistico;
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza generale, grazie alla soppressione di un numero significativo di parcheggi pubblici oggi ubicati in superficie e alla pedonalizzazione di vaste superfici pubbliche, a vantaggio anche di un contenimento delle emissioni ambientali.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Il progetto di massima, commissionato dal Municipio di Locarno, è a disposizione.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: data

Necessità di aggiornamento del PD: nessuna



**Introduzione zona incontro in
Via Pioda a Locarno**

Codice ARE:

-

Codice PA:

RSS 27

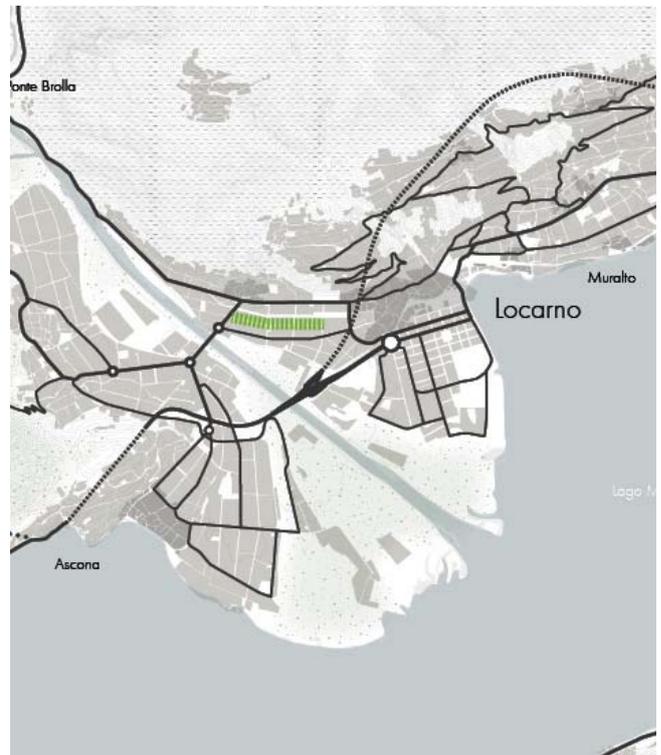
Categoria e sottocategoria della misura	3	Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale	
	3.2	Tratto stradale	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 12, RSS 21.1.1, P10		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Locarno		
Altri Enti coinvolti	-		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	815'000.- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
		Cantone	
		Agglomerato CIT	
	X	Comune/i	
		Terzi	



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura trae spunto dallo studio urbanistico commissionato dal Municipio di Locarno per il Quartiere Campagna e prevede la riqualifica urbana di Via Pioda, tipica strada di quartiere.

L'assetto attuale di Via Pioda è caratteristico dei comparti residenziali edificati negli anni 70-80, dove lo spazio stradale si presenta come superficie unitaria, ad uso misto, quindi senza spazi pedonali separati o protetti.

In questo contesto, il ridimensionamento dello spazio carrozzabile e l'introduzione di una zona d'incontro sono visti come misure adeguate e opportune per migliorare le condizioni generali di sicurezza, favorire la fruibilità dello spazio pubblico e promuovere lo sviluppo degli insediamenti nelle zone centrali del polo urbano, dove le condizioni di sicurezza sono giudicate adeguate e la qualità dello spazio pubblico è attrattiva.

L'intervento è completato con la posa puntuale di elementi di arredo, di una nuova pavimentazione differenziata e di verde urbano.

Si tratta di una nuova misura, proposta in lista A nel PALoc 5 in considerazione del suo contributo rilevante per favorire la riqualifica di alcuni spazi centrali ritenuti strategici e consolidare le Strategie settoriali 2 e 4.



L'assetto e contesto di Via Pioda, come si presentano allo stato attuale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Con questo intervento è possibile migliorare le condizioni generali di sicurezza, gestire e contenere in modo incisivo l'aumento del traffico motorizzato e favorire qualitativamente gli spostamenti lenti sia all'interno del quartiere sia da/per il centro città.

La misura favorisce inoltre lo sviluppo di insediamenti di qualità in un contesto centrale del polo urbano, in linea con quanto prospettato dallo scenario auspicato del PA. Benefici per l'agglomerato:

- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico lento, contenendo di riflesso l'aumento del traffico motorizzato, in sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato del PA;
- la misura contribuisce alla riqualifica dello spazio urbano, promuovendo la creazione di spazi liberi e verdi nelle aree centrali del tessuto edificato;
- la misura favorisce lo sviluppo di insediamenti di qualità e migliora la vivibilità in un contesto ben servito dalla rete di trasporto pubblico e di mobilità lenta, caratterizzato da un'area centrale popolosa e con contenuti misti (commerci, residenza, attività artigianali, impieghi);
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza generale, grazie alla riduzione della velocità di circolazione, alla moderazione del traffico e alla riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura, a vantaggio anche di un contenimento delle emissioni ambientali.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Il progetto di massima, commissionato dal Comune di Locarno, è disponibile.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: data

Necessità di aggiornamento del PD: nessuna



Riqualifica urbana e contenimento TIM:
comparto Barchee-Migiome, Losone -
ciclo-strada - ZONA 30 - arredo urbano

Codice ARE:

-

Codice PA:

RSS 28

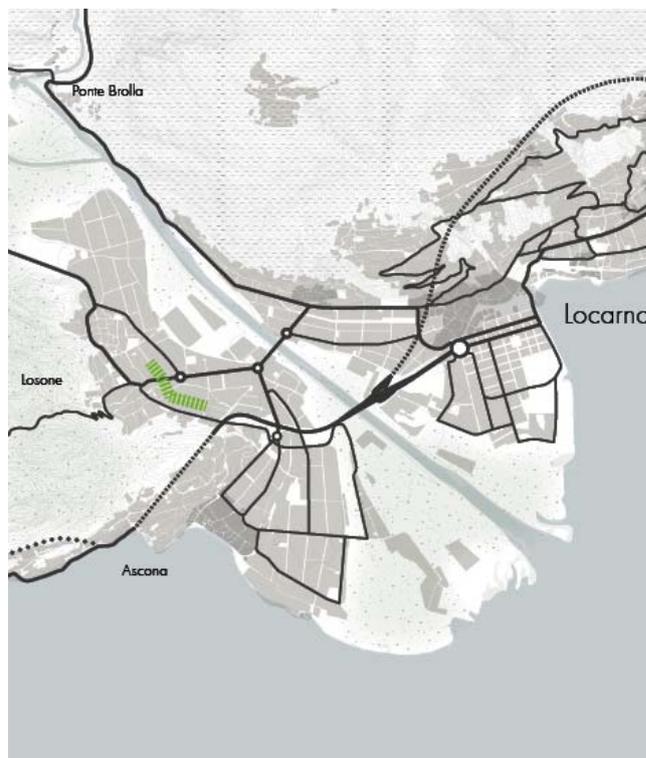
Categoria e sottocategoria della misura	3	Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale	
	3.2	Tratto stradale	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	ML 35		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Losone		
Altri Enti coinvolti	-		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	1'965'000.- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
		Cantone	
		Agglomerato CIT	
	X	Comune/i	
		Terzi	



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede la riqualifica urbana dell'asse Via Barchee-Via Migjome, tipiche strade di quartiere ad suo locale, già oggi inserite lungo un itinerario ciclabile di interesse regionale (R Lo 1).

L'assetto attuale di queste strade è caratteristico dei comparti residenziali edificati negli anni 70-80, dove lo spazio stradale si presenta come superficie unitaria, ad uso misto.

In questo contesto, la riduzione dello spazio carrozzabile a 4,80m, l'introduzione di una ZONA 30 e l'implementazione del concetto di "ciclo-strada" sono viste come misure adeguate e opportune per contenere l'evoluzione del traffico veicolare, migliorare le condizioni di sicurezza e favorire gli spostamenti lenti.

L'intervento è completato con la posa puntuale di nuovi punti luce, di una nuova pavimentazione differenziata e di verde urbano.

Di riflesso, questa misura promuove lo sviluppo degli insediamenti nelle zone centrali del polo urbano, dove le condizioni di sicurezza sono giudicate adeguate e la qualità dello spazio pubblico è attrattiva.

Si tratta di una nuova misura, proposta la lista A nel PALoc 5 in considerazione del suo contributo rilevante per favorire l'utilizzo multimodale degli spazi stradali e consolidare la Strategia settoriale 3.



L'assetto e contesto di Via Migjome e Via Barchee, come si presentano allo stato attuale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Con questo intervento è possibile ridurre in modo tangibile le velocità di circolazione, migliorare le condizioni generali di sicurezza e favorire qualitativamente gli spostamenti ciclabili sia all'interno del quartiere che da/per il centro città.

La misura permette inoltre di gestire e contenere in modo incisivo l'aumento del traffico motorizzato, in linea con quanto prospettato dallo scenario auspicato del PA. Benefici per l'agglomerato:

- la misura contribuisce alla riqualifica urbana e al miglioramento della vivibilità in un contesto caratterizzato da un'area centrale, popolosa e con contenuti residenziali;
- la misura migliora sensibilmente la raggiungibilità e le connessioni tra abitati periferici e polo urbano, promuovendo lo sviluppo di una rete di mobilità ciclabile, capillare e funzionale, orientata agli spostamenti utilitari;
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza generale, grazie alla moderazione del traffico e alla riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura, a vantaggio anche di un contenimento delle emissioni ambientali.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Lo studio preliminare, commissionato dal Municipio di Losone, è a disposizione

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: data

Necessità di aggiornamento del PD: nessuna



Messa in sicurezza rete viaria:
intersezione P13 - S410 - Via Mondelle
Cugnasco-Gerra

Codice ARE:

-

Codice PA:

RSS 29

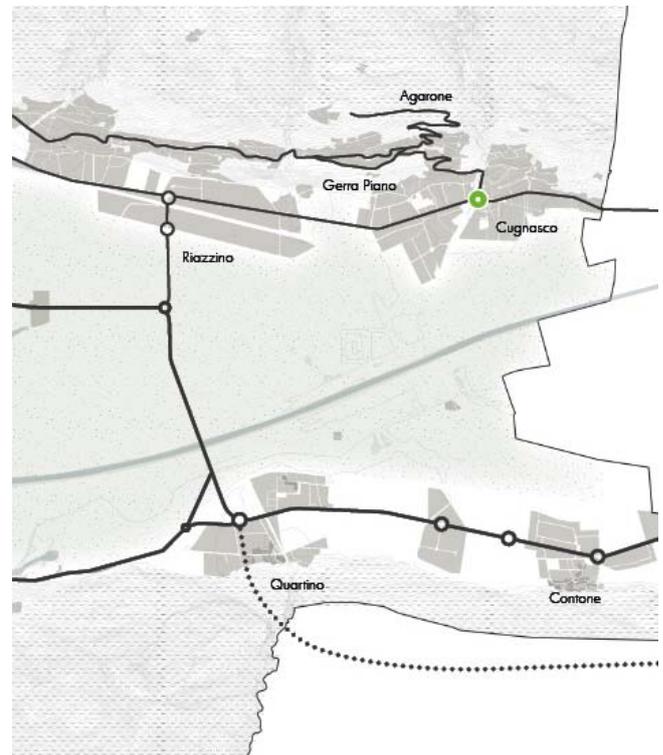
Categoria e sottocategoria della misura	3	Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale	
	3.2	Tratto stradale	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Cugnasco Gerra		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	120'000.- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
		Agglomerato CIT	
	X	Comune/i	
		Terzi	



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura favorisce il miglioramento della sicurezza generale al nodo P13-S410 di Cugnasco Gerra, ubicato lungo l'asse stradale principale di sponda destra del piano di Magadino. È prevista la regolamentazione dell'incrocio mediante impianto semaforico, con la chiamata di una fase di rosso su via Cantonale / via Locarno in funzione sia della velocità di percorrenza dei veicoli su via Cantonale / via Locarno, sia della lunghezza degli accodamenti su via Medoscio e/o su via Mondelle.

La misura fornisce una risposta tecnica alle criticità ritenute come punti neri ai sensi VSS 41 724, in particolare in considerazione delle attuali difficoltà di svolta e di inserimento nel flusso principale per i veicoli da/per gli innesti secondari (flussi secanti rispetto alla direttrice principale).

Oltre a migliorare le condizioni di viabilità e sicurezza al nodo tra la strada cantonale P13 ed il raccordo S410 verso i quartieri abitati della collina e della campagna di Cugnasco Gerra, l'intervento favorisce pure la conduzione del trasporto pubblico su gomma (linea regionale 311 Locarno-Bellinzona).

Si tratta di una nuova misura, proposta in lista A nel PALoc 5 in considerazione del suo contributo rilevante per risolvere un conflitto evidente di sicurezza generale e consolidare la Strategia settoriale 4.



L'assetto dell'intersezione P13-S410 di Cugnasco Gerra, come si presenta allo stato attuale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Con questo intervento è possibile migliorare in modo tangibile la sicurezza generale della rete viaria di interesse regionale (collegamento di sponda destra del Piano di Magadino), e favorire la conduzione del TP su gomma (linea regionale 311 Bellinzona-Locarno).

La misura comporta un'importante riduzione delle conflittualità, grazie alla moderazione del traffico e alla gestione in sicurezza dei movimenti secanti, a vantaggio anche di un contenimento delle emissioni ambientali.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Il progetto di massima, commissionato dal Municipio di Cugnasco Gerra, è a disposizione. L'affinamento è in corso.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: data

Necessità di aggiornamento del PD: nessuna



Nuovo concetto di moderazione del traffico a Porto Ronco

Codice ARE:

Codice PA:

RSS 30

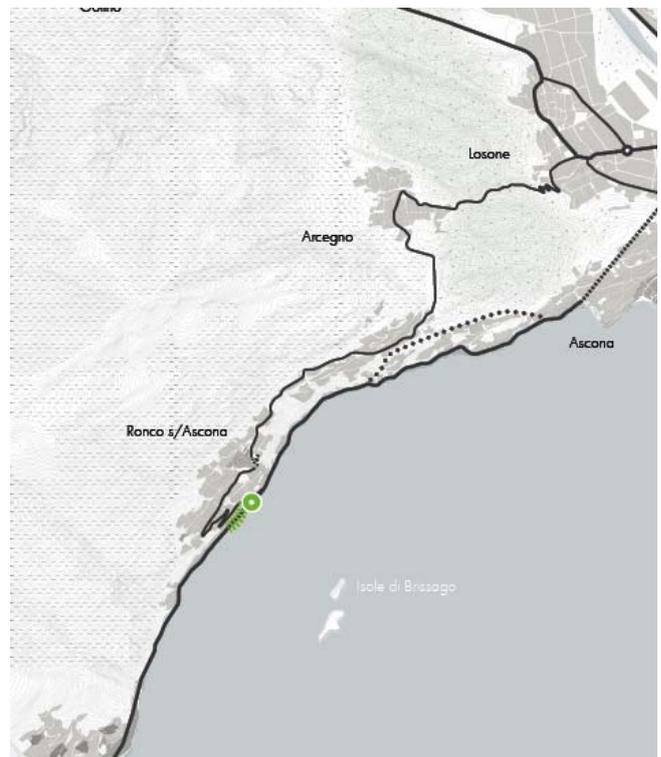
Categoria e sottocategoria della misura	3	Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale	
	3.2	Tratto stradale	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Ronco s. Ascona		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	850'000.- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
		Agglomerato CIT	
	X	Comune/i	
	Terzi		



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

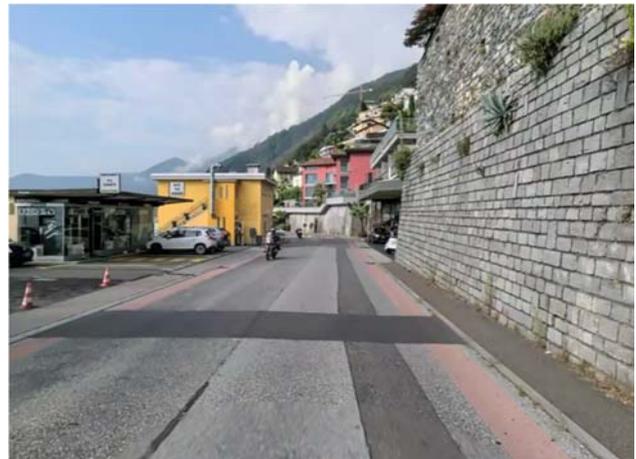
Descrizione tecnica

La misura favorisce il miglioramento della sicurezza generale al nodo tra la strada PA13 e l'innesto da/per l'abitato di Ronco s. Ascona, ubicato in località Porto Ronco lungo la strada litoranea del Lago Maggiore, e rafforza la moderazione del traffico lungo il segmento di strada cantonale in attraversamento del nucleo storico.

La misura fornisce una risposta tecnica alle criticità ritenute come punti neri ai sensi VSS 41 724, in particolare in considerazione delle attuali difficoltà di svolta e di inserimento nel flusso principale per i veicoli da/per l'abitato di Ronco s. Ascona (flussi secanti rispetto alla direttrice principale), e propone la gestione del flusso secante tramite nuovo impianto semaforico, con la chiamata di una fase di rosso sulla strada litoranea in caso di detezione di veicoli provenienti da Via Ronco (asse secondario).

Oltre a migliorare le condizioni di viabilità e di sicurezza al nodo, l'intervento favorisce pure la conduzione del trasporto pubblico su gomma (linea regionale 316 Locarno-Brissago, linea urbana 8 Brissago-Ronco s. Ascona), come pure la gestione in sicurezza degli attraversamenti pedonali (utenti che da Via Ronco si spostano sul marciapiede ubicato a valle della strada litoranea).

Si tratta di una nuova misura, proposta in lista A nel PALoc 5 in considerazione del suo contributo rilevante per risolvere un conflitto evidente di sicurezza generale e consolidare la Strategia settoriale 4.



La strada cantonale litoranea PA13 in attraversamento del nucleo storico di Porto Ronco

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Con questo intervento è possibile migliorare in modo tangibile la sicurezza generale della rete viaria di interesse regionale (strada litoranea PA13), in linea con quanto prospettato dallo scenario auspicato del PA, e favorire sia l'inserimento dei veicoli da/per l'abitato di Ronco s. Ascona sia la conduzione del trasporto pubblico su gomma (linea regionale 316 Locarno-Brissago).

La misura comporta un'importante riduzione delle conflittualità, grazie alla moderazione del traffico e alla riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura, a vantaggio anche di un contenimento delle emissioni ambientali.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Il progetto di massima, commissionato dal Municipio di Ronco s. Ascona, è in fase di consolidamento.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: data

Necessità di aggiornamento del PD: nessuna



Riqualifica asse urbano principale in attraversamento nucleo di Brissago

Codice ARE:

Codice PA:

RSS 32

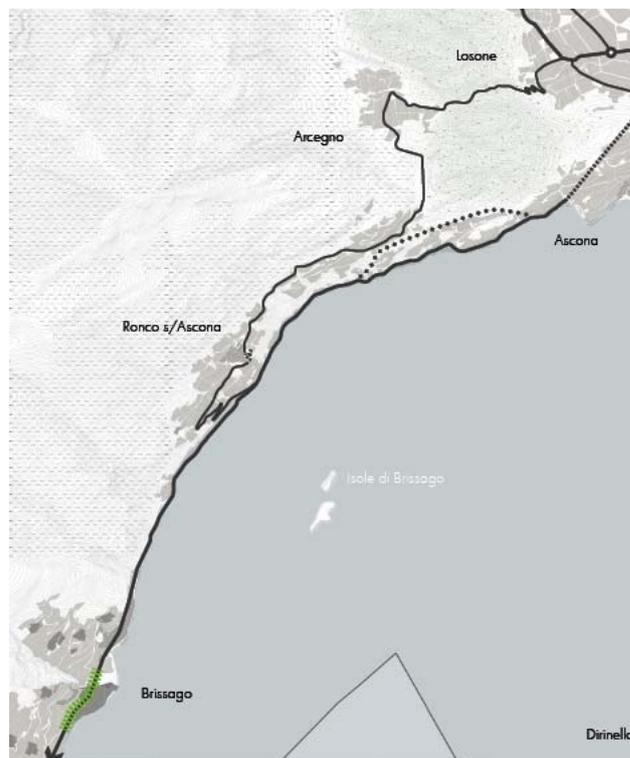
Categoria e sottocategoria della misura	3	Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale	
	3.2	Tratto stradale	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 14, IN 16, P10		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Brissago		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	3'560'000 .- (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato CIT	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i	
	<input type="checkbox"/>	Terzi	



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura interessa la riqualifica multimodale dell'asse cantonale in attraversamento del nucleo di Brissago; tale asse, a forte valore storico, è stato identificato come elemento strutturante del tessuto edificato e spazio pubblico di identificazione, luogo dove gestire non solo il traffico motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del TP.

La misura prevede la riduzione del campo viabile a 6,40m e la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali di relazione tra i due fronti costruiti, accentuando le peculiarità del tessuto edificato del nucleo di Brissago. L'intervento è completato con la posa puntuale di elementi di arredo, di una nuova pavimentazione pregiata sulle superfici pedonali e di verde urbano.

La misura, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e della qualità di vita nei centri abitati dell'agglomerato, favorendo lo sviluppo di insediamenti di qualità in un contesto ben servito dal TP e dagli assi di mobilità lenta e incentivando l'utilizzo delle riserve insediative per un uso commerciale e residenziale.

Si tratta di una nuova misura, proposta in lista A nel PALoc 5 in considerazione del suo contributo rilevante per rafforzare il processo di riqualifica multimodale degli assi urbani dell'agglomerato, già avviato con i PA precedenti, coerentemente con la Strategia settoriale 3.



Visualizzazione della proposta di riqualifica della strada cantonale litoranea PA13 in attraversamento del nucleo storico di Brissago

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Con questo intervento è possibile migliorare le condizioni generali di sicurezza come pure favorire qualitativamente gli spostamenti lenti all'interno del centro della località. La misura permette inoltre di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato e favorisce lo sviluppo di insediamenti di qualità, in linea con quanto prospettato dallo scenario auspicato del PA. Benefici per l'agglomerato:

- la misura contribuisce alla riqualifica dello spazio urbano, promuovendo spazi liberi e verdi in un contesto di centro storico di pregio;
- la misura favorisce lo sviluppo di insediamenti di qualità e migliora la vivibilità in un contesto caratterizzato da un carico di traffico importante in un'area centrale, popolosa e con contenuti misti (commerci, residenza, attività artigianali, impieghi);
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza generale, grazie alla moderazione del traffico e alla riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura, a vantaggio anche di un contenimento delle emissioni ambientali.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Lo studio di fattibilità, commissionato dal Municipio di Brissago, è a disposizione.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: data

Necessità di aggiornamento del PD: nessuna