



Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio



Commissione intercomunale dei trasporti
del Locarnese e Vallemaggia

PALoc 5



Programma di agglomerato del Locarnese (PALoc)

Quinta generazione

Schede sulle misure



Locarno, 15 maggio 2025



Divisione dello sviluppo territoriale
e della mobilità

ELENCO DELLE SCHEDE SULLE MISURE



PAESAGGIO

Codice PA5	Denominazione misura	LISTA
P 3.2	Comparto a lago Mappo – Tenero: valorizzazione fruitiva e paesaggistica	A
P 9.1	Valorizzazione dei corsi d'acqua quali elementi strutturanti	A
P 10	Sviluppo misure Città spugna	A
P 14	Valorizzazione comparto fluviale della Maggia e Melezza - integrazione ML e verde urbano	A
P 16	Riqualifica paesaggistica riva lago ai mapp. 168 e 170 RFD Gambarogno-Caviano	A



INSEDIAMENTI

Codice PA5	Denominazione misura	LISTA
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 14	Riorganizzazione parcheggi e riqualifica spazi pubblici	A
IN 17	Elaborazione di un regolamento per i posteggi privati	A
IN 18	Riqualifica area pubblica antistante la nuova Casa Comunale a Losone	A
IN 19	Riqualifica area verde mappali 1041-1042 RFD - Patriziato di Losone	A
IN 6.3	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale ad Ascona (via Locarno)	B
IN 13	Riqualifica urbanistica dell'area centrale di Tenero	B
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 13	Nuovo servizio TP su gomma tra Intragna e Losone/Ascona e conseguente adattamento delle infrastrutture	A
TP 15	Nuovo servizio TP su gomma tra Cugnasco-Gerra e collina e conseguente adattamento delle infrastrutture	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 21	Servizio di trasporto pubblico sul Lago Maggiore	A
TP 23	Potenziamento della rete su gomma: aumento della frequenza della linea 316	A
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 di una linea bus transfrontaliera Locarno – Cannobio - Intra – Verbania-Pallanza (stazione)	B
TP 14	Trasporto collettivo su gomma stagionale Campagne Losone / Ascona - zone svago	B
TP 22	Potenziamento rete su gomma: ridefinizione percorso linea 311 e prolungamento linea 7 verso Tenero	B



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 e raccordi	A
ML A.1	Pacchetto forfettario: interventi infrastrutturali per la messa in sicurezza della rete ML - lista A	
ML 35.1	Messa in sicurezza attraversamento ciclabile su strada cantonale a Tegna	A
ML 35.2	Messa in sicurezza attraversamento ciclabile su Via Prà di Vizi ad Ascona	A
ML 35.3	Messa in sicurezza rete ciclabile in zona svincolo S. Materno ad Ascona	A
ML 35.4	Messa in sicurezza attraversamento in Via R. Simen a Locarno	A
ML 35.5a	Estensione rete ciclabile su Via Varenna fino al Nodo 5 Vie a Locarno	A
ML 35.5b	Messa in sicurezza attraversamento ciclabile Nodo 5 Vie a Locarno	A
ML 35.5c	Messa in sicurezza rete ciclabile su Via R. Simen, Nodo 5 Vie e Piazza Castello a Locarno	A
ML 35.6	Messa in sicurezza rete ciclabile lungo Via Bramantino a Locarno	A
ML 35.7	Messa in sicurezza attraversamento ciclabile Lungolago G. Motta a Locarno	A

ML A.2	Pacchetto forfettario: interventi infrastrutturali per il completamento della rete ML - lista A	
ML 8.4	Completamento e messa in sicurezza rete ciclopedonale Gambarogno, San Nazzaro (nodo) - Gerra	A
ML 27	Completamento rete ML: Losone Campagne - Zandone - Golino	A
ML 29	Completamento rete ML: collegamento e passerella Verscio/Cavigliano - Golino	A
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 36	Nuovo collegamento ciclopedonale sull'argine della Verzasca	A
ML 37	Potenziamento offerta B+R presso le fermate secondarie del TP su gomma	A

ML B	Pacchetto forfettario: interventi infrastrutturali per il completamento della rete ML - lista B	
ML 8.6	Completamento e messa in sicurezza rete ciclopedonale Gambarogno, Gerra - Dirinella	B
ML 30	Completamento e messa in sicurezza rete ML, separazione pedoni-bici lungo Via alla Riva	B



RIQUALIFICA E SICUREZZA SPAZIO STRADALE

Codice PA5	Denominazione misura	LISTA
---------------	----------------------	-------

RSS 19	Riorganizzazione della viabilità e del nodo importante del TP di Ponte Brolla	A
---------------	--	----------

RSS A.1	Pacchetto forfettario: Interventi di riqualifica e contenimento TIM - lista A	
RSS 13.2	Riqualifica urbana e contenimento TIM: Via Simen, Minusio - Via Nessi, Muralto	A
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 28	Riqualifica urbana comparto Barchee-Migiome a Losone - strada ciclabile - ZONA 30 - arredo urbano	A
RSS 32	Riqualifica asse urbano principale in attraversamento nucleo di Brissago	A

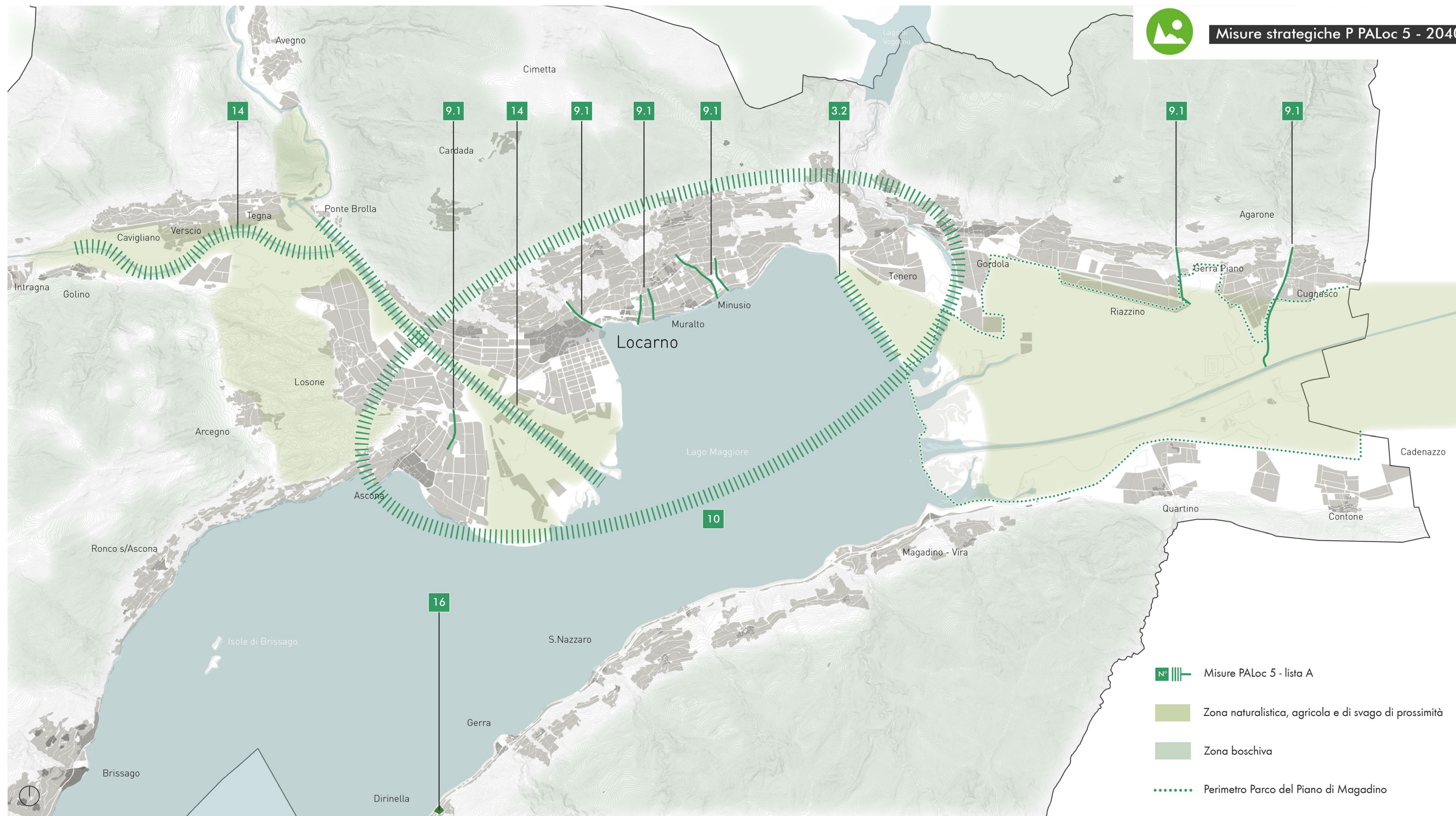
RSS A.2	Pacchetto forfettario: Interventi di messa in sicurezza - lista A	
RSS 27	Introduzione zona incontro in Via Pioda a Locarno	A
RSS 29	Messa in sicurezza e riqualifica della rete viaria: intersezione P13 - S410 - Via Mondelle Cugnasco-Gerra	A
RSS 30	Nuovo concetto di moderazione del traffico a Porto Ronco	A

RSS B	Pacchetto forfettario: Interventi di messa in sicurezza - lista B	
RSS 20.2	Messa in sicurezza viabilità: Solduno - Ponte Brolla (Solduno - Fontana Marcia)	B

PALOC 5 | SCHEDE SULLE MISURE



SCHEDE MISURE PER IL PAESAGGIO (P)



Misure strategiche – paesaggio



Comparto a lago Minusio-Tenero:
valorizzazione fruitiva e paesaggistica

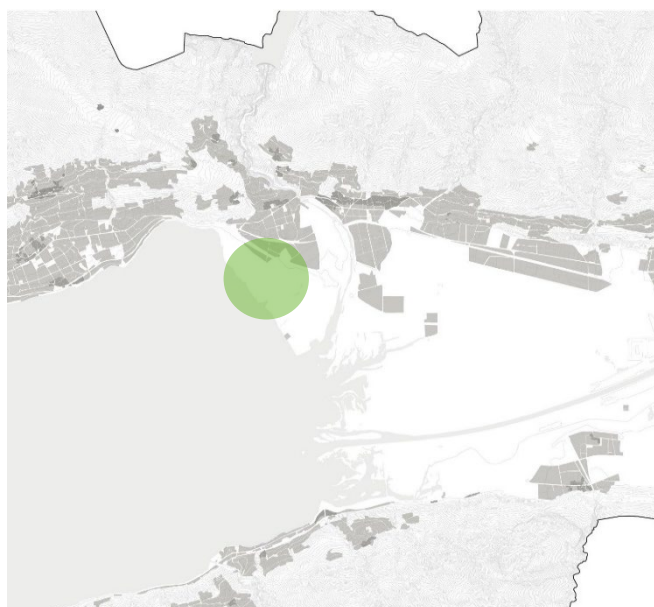
Codice ARE:

..

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) 2026 - 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, da sviluppare successivamente in un progetto concreto.

La scheda P7 *Laghi e rive lacustri* del Piano direttore (PD) prevede la creazione di una passeggiata a lago fra Mappo e il Fiume Verzasca, che permetterebbe di ottenere una continuità a livello di accessi alle rive 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 (PALoc 3) e quarta (PALoc 4) 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.

È in corso un processo di dialogo con i vari portatori di interesse, al fine di individuare una soluzione condivisa che possa sfociare successivamente in un progetto concreto, che combini:

- una migliore accessibilità e valorizzazione della riva del lago;
- un ulteriore tassello della rete di mobilità lenta;

- la messa in rete degli spazi verdi e di svago dell'agglomerato.

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 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 di una 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

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



Valorizzazione dei corsi d'acqua quali elementi strutturanti

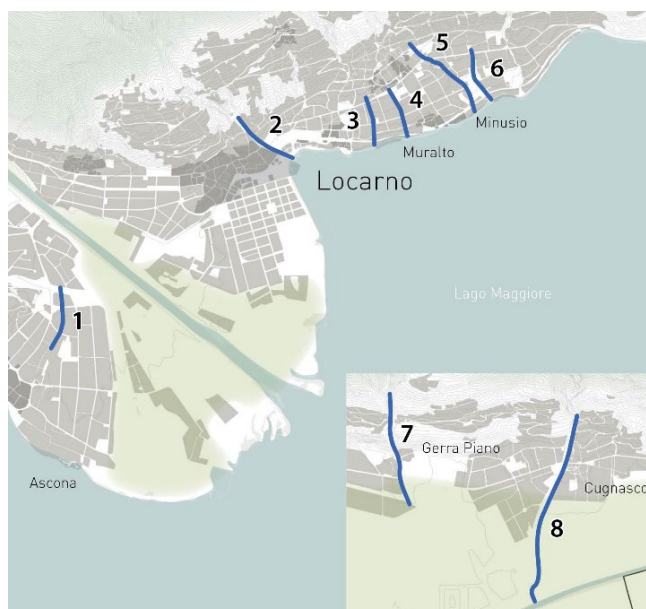
Codice ARE:

5113.4.042

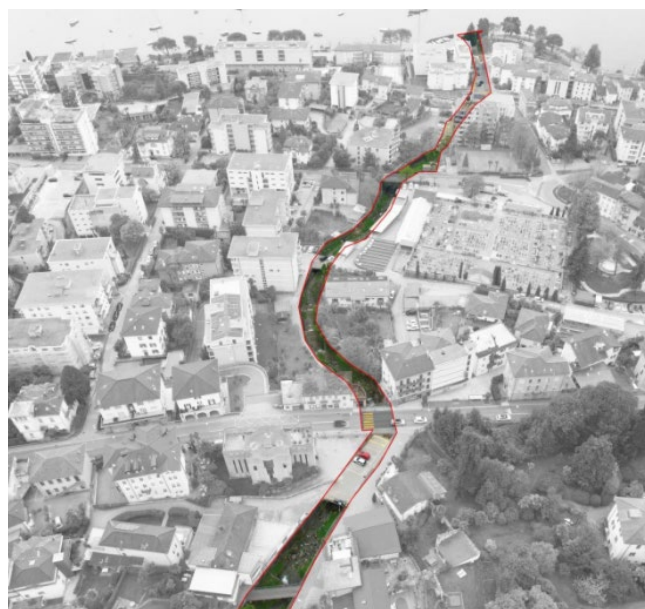
Codice PA:

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 consiste nella rivitalizzazione di alcuni corsi d'acqua, valorizzando anche le loro foci e la connessione con il lago, nel contesto urbanizzato.

La misura è coerente con la nuova strategia settoriale 1 "Paesaggio, ML e città spugna", 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 dei seguenti corsi d'acqua, suddivisi per Comune:

Ascona, riale Brima (1):

- proseguimento di quanto già elaborato (2019) nel Parco dei Poeti: rinaturazione Brima (allargamento dell'alveo e delle sue sponde), 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):

- posa di massi nell'alveo del fiume per favorire i rifugi per i rettili, alla foce rimozione della pavimentazione artificiale e creazione di un alveo naturale
- integrazione del riale con l'insediamento: miglioramento della fruibilità e della manutenzione del riale;
- realizzazione di un collegamento pedonale che segue lungo il riale 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 R. Simen; tappa 3 via R. Simen - via S. Gottardo - via Francesca.

Minusio, riale Remorino (5):

- rivitalizzazione della foce tramite l'eliminazione delle discontinuità artificiali presenti (soglie) e la rimozione del consolidamento dell'alveo. Contestualmente agli interventi sul fiume è possibile intervenire anche sul contesto lacustre tramite la posa di canneti o fascine di salice.

Minusio, riale Fontile (6):

- collegamento con Cimitero comunale da valorizzare (rinaturazione alveo e sponde), come pure la foce e le sponde lacustri.

Gerra Piano, 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 è meglio contestualizzata negli obiettivi e nelle proposte di intervento

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 P10 Sviluppo misure Città spugna.

Benefici: (1) valorizzazione paesaggistica e di collegamento ecologico dell'elemento acqua, nel contesto in cui si inserisce, e presso le foci in particolare, (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, (3) implementazione delle raccomandazioni del progetto di pianificazione strategica allestito dal Cantone, (4) partecipazione concreta all'implementazione del modello di città spugna.

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

Comune di Minusio, Rivitalizzazione corsi d'acqua, fiumi Rabissale, Remardone, Remorino, Fontile e Navegna (CSD, agosto 2024).

Rivitalizzazione lungo la Strada della Brina – Fase 2 (progettazione di massima), Studio Dionea su mandato del Comune di Ascona, novembre 2023.

Rivitalizzazione delle rive lacustri del Cantone Ticino. Progetto di pianificazione strategica, Ufficio dei corsi d'acqua, ottobre 2022.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



Sviluppo misure Città spugna

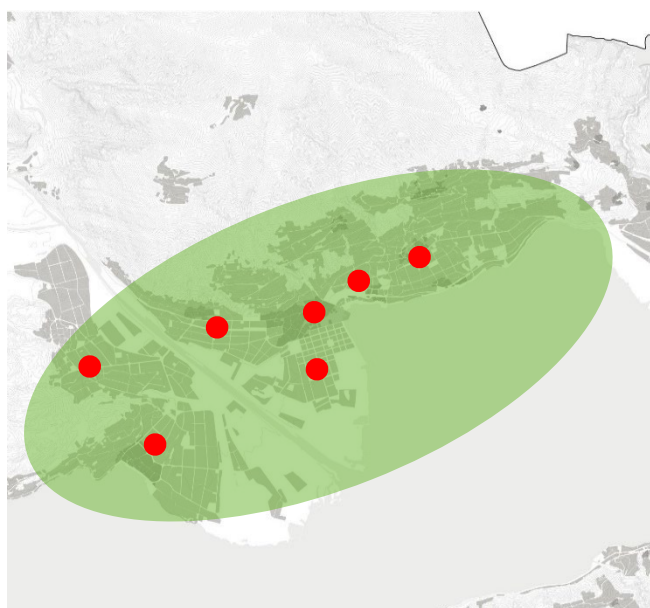
Codice ARE:

-.-

Codice PA:

P 10

Pacchetto di misure	-
Correlazione con altre misure	Tutte le Misure PAESAGGIO e INSEDIAMENTI
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5
Ente responsabile	Ascona, Locarno, Losone, Muralto e Minusio
Altri Enti coinvolti	-
Priorità	A (compito permanente)
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



Ubicazione misura: tutto l'agglomerato, in particolare le aree più densificate



Esempio di infrastruttura verde e blu in ambito urbano

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Si tratta della principale misura di implementazione del modello di città spugna. 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 tipologie di intervento, da promuovere da parte dei Comuni:

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, come ad esempio: zona minima lasciata a verde, prescrizioni relative ai materiali di facciata, pavimentazioni permeabili, fontane e nuovi, piccoli corsi d'acqua artificiali, alberatura ad alto fusto minima, fermate bus ombreggiate, viali alberati, misure di integrazione, sistemi di drenaggio urbano sostenibile.

Tipologia progettuale/costruttiva Progetti dove gli spazi verdi e blu hanno una valenza infrastrutturale attraverso l'impiego di sistemi di drenaggio urbano sostenibile e inverdimento di spazi pubblici e privati con piantumazioni idonee al contesto, che abbiano una funzione ecologica oltre che estetica, massimizzando, dove possibile, superfici e pavimentazioni permeabili.

Il modello di città spugna è trasversale e compatibile con la maggior parte delle misure, sovrapponendosi a diversi ambiti di applicazione:

- P 9.1. "Valorizzazione dei corsi d'acqua quali elementi strutturanti"
- IN 6.3 "Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale ad Ascona (via Locarno)"
- IN 6.4 "Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Minusio (via San Gottardo)"
- IN 6.7 "Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Lavertezzo / Locarno (via Cantonale)"
- IN 7.2 "Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Minusio (via Verbano)"
- IN 12 "Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno"
- IN 13 "Riqualifica urbanistica dell'area centrale di Tenero"
- IN 14 "Riorganizzazione parcheggi e riqualifica spazi pubblici"
- IN 16 "Riqualifica urbanistica comparto Piazza Municipio - Casa Baccalà a Brissago"
- IN 18 "Riqualifica area pubblica antistante la nuova Casa Comunale a Losone"
- IN 19 "Riqualifica area verde mappali 1041-1042 RFD - Patriziato di Losone"

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Il modello di città spugna offre opportunità significative per affrontare le sfide legate al cambiamento climatico e alla gestione delle risorse idriche. Le misure sono benefiche per la salute e la socialità della popolazione, migliorano il comfort termico, favoriscono la riduzione delle emissioni inquinanti. I benefici includono il miglioramento della qualità dell'acqua, la promozione della biodiversità attraverso la creazione di spazi verdi e zone umide, e un maggiore comfort urbano grazie alla mitigazione degli effetti delle isole di calore. Inoltre, le città spugna favoriscono uno sviluppo sostenibile, incrementando la resilienza urbana e offrendo spazi pubblici più vivibili e attrattivi per i cittadini, migliorando la qualità di vita di questi ultimi.

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:

- 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 contrastano 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 individuate 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

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



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

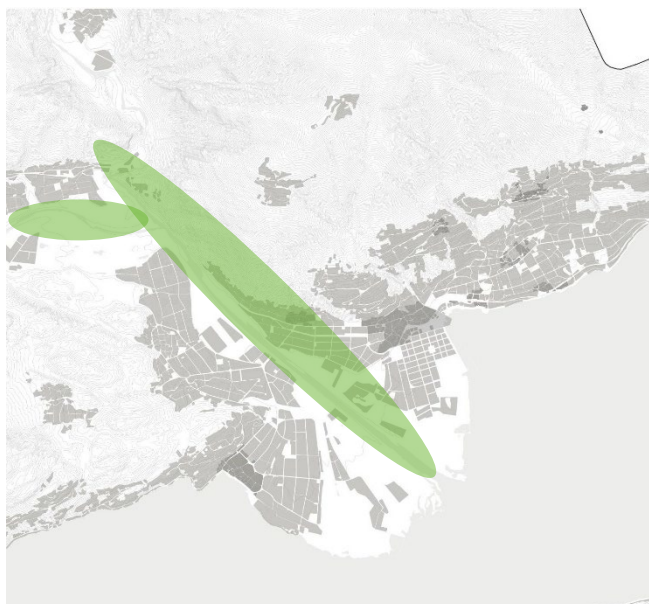
Codice ARE:

..

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 consiste nella valorizzazione fruitiva dei fiumi Maggia e Melezza, attraverso il miglioramento dell'accessibilità al greto fluviale (Città di Locarno e Comune di Losone).

La misura è nuova ed è declinata in riferimento alla strategia settoriale 1 "Paesaggio, ML e Città spugna" 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.

Successive predisposizioni di varianti pianificatorie, laddove necessarie.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie:

Nessuno

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali:

la misura si inserisce parzialmente nel perimetro IFP no 1806 Ponte Brolla – Arcegno, lo sviluppo della misura deve considerare gli obiettivi di protezione definiti dalla scheda dell'inventario.

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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



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

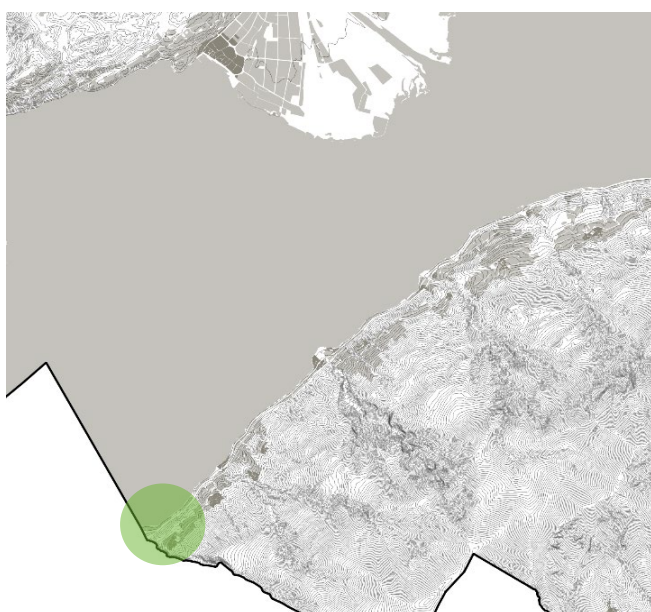
Codice ARE:

..

Codice PA:

P 16

Pacchetto di misure	-
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, ML e Città spugna” 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:

Ridotto (leggero ampliamento dell'ex-casa doganale).

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali:

Nessuno

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità della struttura ricettiva (2022)

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna

PALOC 5 | SCHEDE SULLE MISURE



SCHEDE MISURE PER GLI INSEDIAMENTI (IN)





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

Codice ARE:

5113.4.044

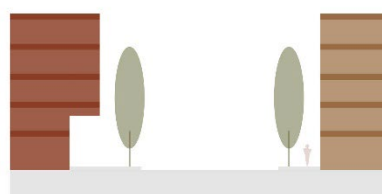
Codice PA:

IN 6.4

Pacchetto di misure	-
Correlazione con altre misure	IN 7.2; IN 14; IN 15; P10
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 apposite regole del Piano regolatore da avviare. Si possono citare i seguenti obiettivi principali:

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. Inoltre, la misura fa riferimento alla strategia settoriale 1 “Paesaggio, ML e Città spugna” e la misura P10 “Sviluppo misure Città spugna”, in relazione allo spazio pubblico lungo l'asse urbano.

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. Introduzione di sistemi di drenaggio sostenibili e verde urbano per mitigare l'effetto isole di calore e perseguire il modello Città spugna.

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, (5) mitigazione effetto isole di calore, (6) migliore qualità dell'aria grazie alla piantumazione di alberature e verde urbano, (7) spazio pubblico di qualità a favore dell'utenza di ML.

FASI DI ATTUAZIONE

Studio urbanistico concluso.

Adattamento del PR relativo al concetto urbanistico di via San Gottardo 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).

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



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

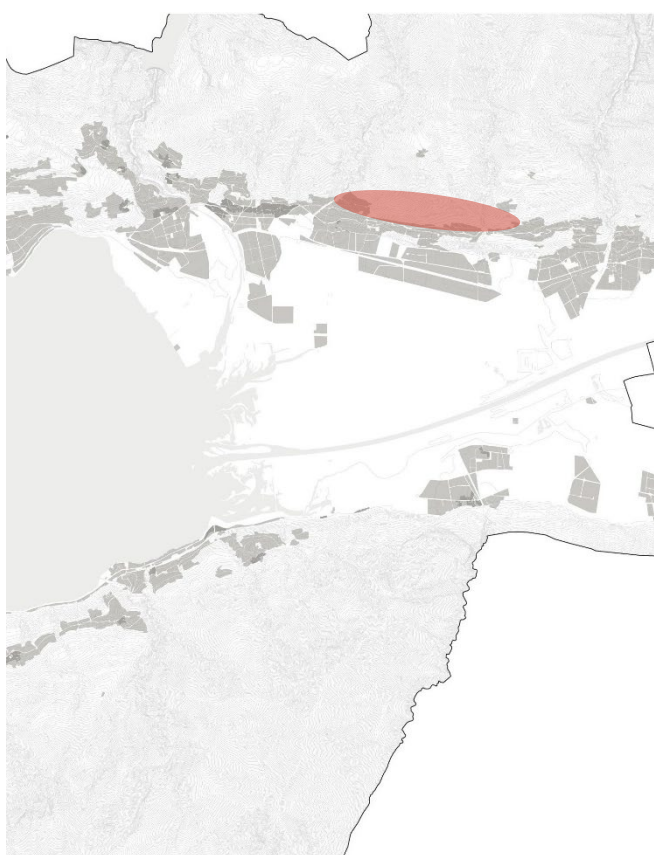
Codice ARE:

5113.4.046

Codice PA:

IN 6.7

Pacchetto di misure	-
Correlazione con altre misure	IN 15; P10
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 Riazзино). Inoltre, la misura fa riferimento alla strategia settoriale 1 "Paesaggio, ML e Città spugna" e la misura P10 "Sviluppo misure Città spugna", in relazione allo spazio pubblico lungo l'asse urbano.

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), (5) applicazione di sistemi di drenaggio urbano sostenibili, (6) verde urbano per mitigare l'effetto isole di calore e perseguire il modello Città spugna.

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). Introduzione di sistemi di drenaggio sostenibili e verde urbano per mitigare l'effetto isole di calore e perseguire il modello Città spugna.

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, (3) mitigazione effetto isole di calore, (4) migliore qualità dell'aria grazie alla piantumazione di alberature e verde urbano.

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

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



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

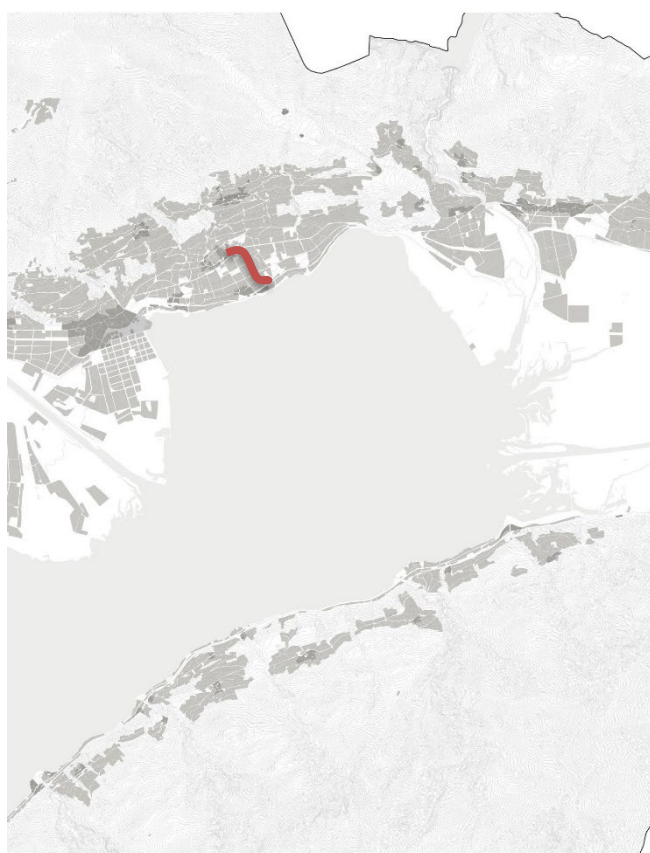
Codice ARE:

5113.4.048

Codice PA:

IN 7.2

Pacchetto di misure	-
Correlazione con altre misure	IN 6.4; IN 14; IN 15; RSS 13.2; P10
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 stazione FFS 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

stazione FFS e le aree di svago a lago. Inoltre, la misura fa riferimento alla strategia settoriale 1 “Paesaggio, ML e Città spugna” ed alla misura P10 “Sviluppo misure Città spugna”, in relazione allo spazio pubblico lungo l'asse urbano.

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. Introduzione di sistemi di drenaggio sostenibili e verde urbano per mitigare l'effetto isole di calore e perseguire il modello Città spugna.

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, (4) mitigazione effetto isole di calore, (5) migliore qualità dell'aria grazie alla piantumazione di alberature e verde urbano, (6) spazio pubblico di qualità a favore dell'utenza di ML.

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)

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno

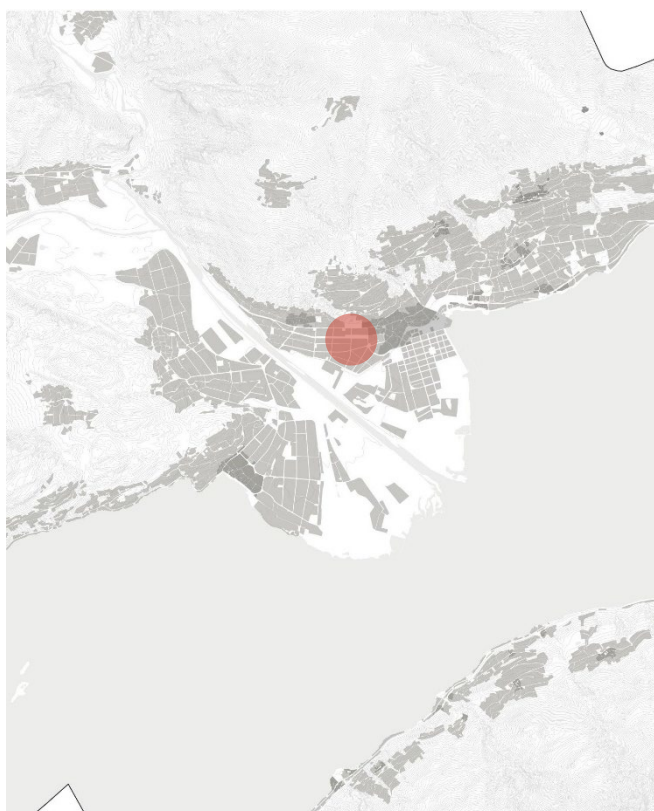
Codice ARE:

5113.4.50

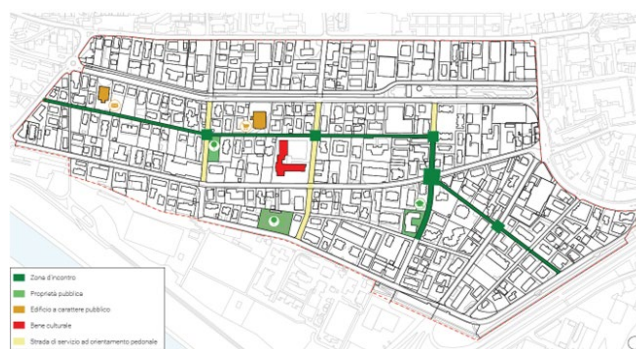
Codice PA:

IN 12

Pacchetto di misure	-
Correlazione con altre misure	IN 14, IN 15, RSS 21.1.1, RSS 27, ML 35, P10
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.

Inoltre, la misura fa riferimento alla strategia settoriale 1 "Paesaggio, ML e Città spugna" ed alla misura P10 "Sviluppo misure Città spugna", in relazione allo spazio pubblico.

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 e introduzione di sistemi di drenaggio sostenibili e verde urbano per perseguire il modello Città spugna.

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 a favore dell'utenza di ML, (3) aumento della sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili, (4) incremento dell'utenza di TP, (5) mitigazione effetto isole di calore, (5) migliore qualità dell'aria grazie alla piantumazione di alberature e verde urbano.

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)

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



Riorganizzazione parcheggi e riqualifica spazi pubblici

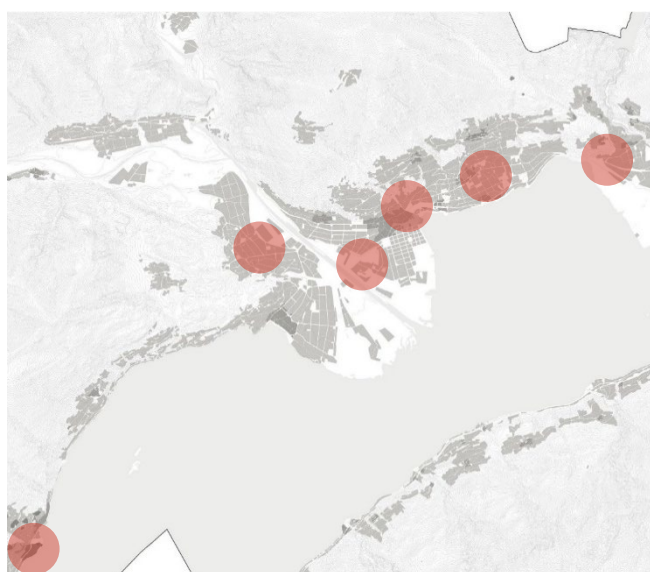
Codice ARE:

5113.4.051

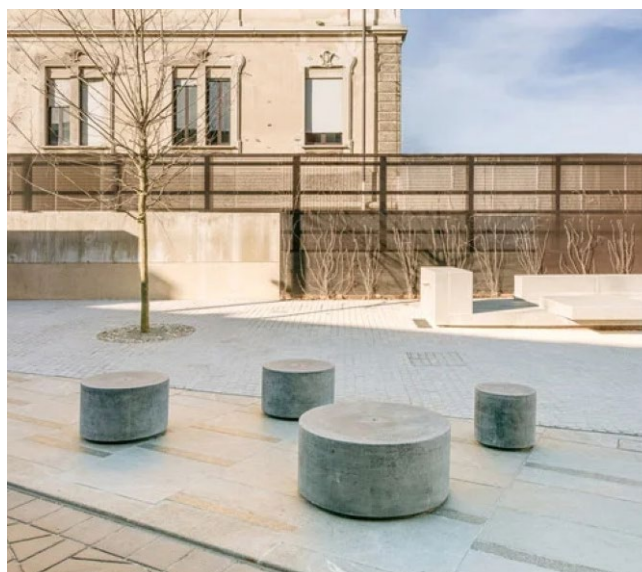
Codice PA:

IN 14

Pacchetto di misure	-
Correlazione con altre misure	IN 6.4, IN 16, IN 18, IN 19, 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. È una misura che concorre all'implementazione del modello di città spugna ed in particolare a 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, per necessità puntuali, in strutture interrato pubbliche/private. Allo stesso tempo favorisce e incrementa la domanda di TP e migliora la qualità urbana degli ambiti oggetto di tale misura.

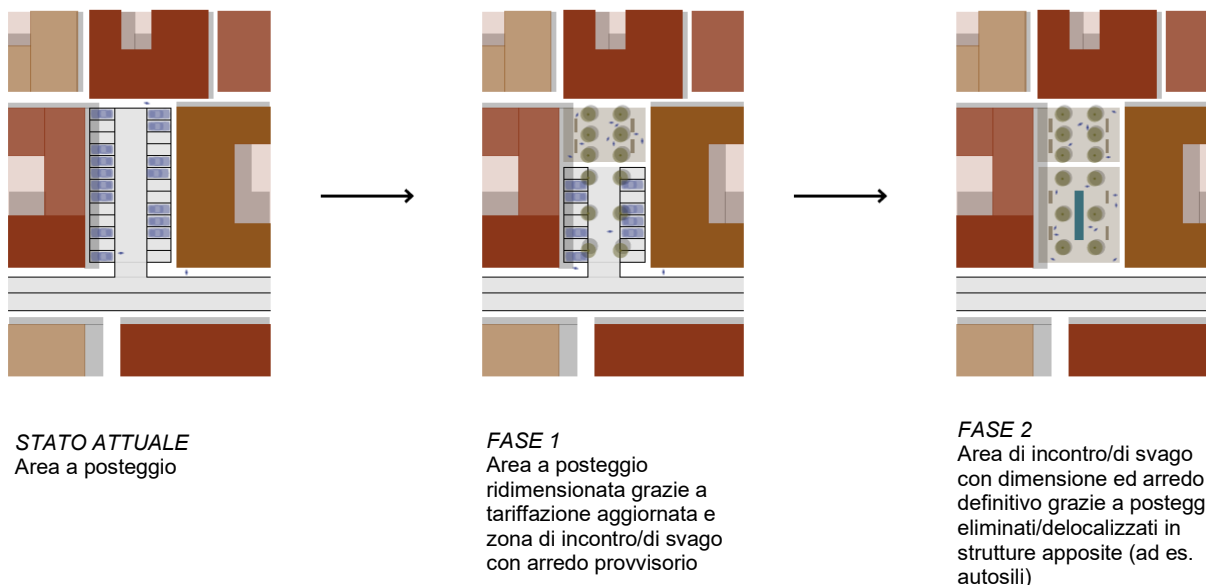
Dato che la riconversione da posteggi a spazi pubblici è spesso un processo lungo, che coinvolge molte sensibilità diverse e chiede di modificare abitudini ritenute consolidate, si propone un approccio graduale, tramite un modello di promozione a due fasi, in cui nella prima si riduce una parte dei posteggi 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 tariffaria 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” e alla strategia 1 “Paesaggio, mobilità lenta e città spugna”.

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 l'introduzione di sistemi di drenaggio sostenibili e verde urbano per perseguire il modello Città spugna, può essere attuato per fasi, 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) mitigazione effetto isole di calore, (6) migliore qualità dell'aria grazie alla piantumazione di alberature e verde urbano, (7) spazio pubblico di qualità a favore dell'utenza di ML.

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
- Largo Zorzi e spazi adiacenti, saranno eliminati 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 PALoc 5:

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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



Elaborazione di un regolamento per i posteggi privati

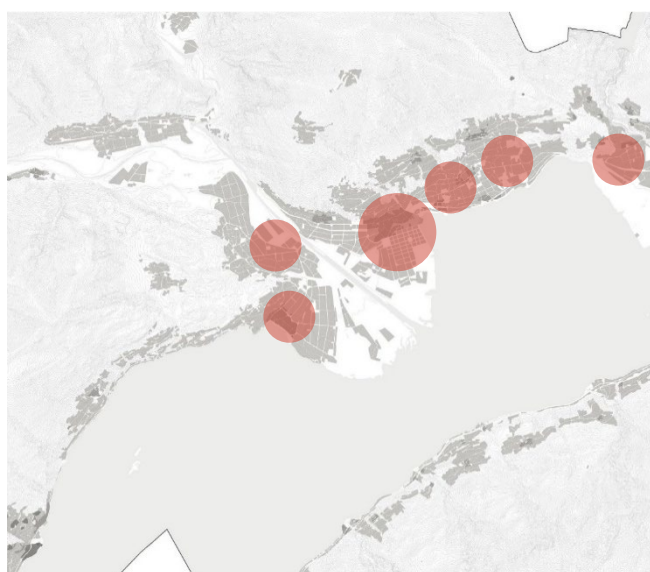
Codice ARE:

.-

Codice PA:

IN 17

Pacchetto di misure	-
Correlazione con altre misure	IN 13
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5
Ente responsabile	Ascona, Losone, Locarno, Muralto, Minusio e Tenero
Altri Enti coinvolti	-
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031



Ubicazione misura



Esempio di un progetto residenziale senza auto - Oberfeld, Ostermundigen Berna

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Le attuali norme edilizie dei Piani regolatori impongono ai privati la realizzazione di un numero di posteggi minimo, indipendentemente dall'ubicazione. Coerentemente con uno sviluppo centripeto, focalizzato sulla mobilità sostenibile, è ora necessario rivalutare il concetto di stazionamento, per rapporto anche al potenziamento del trasporto pubblico e delle vie pedonali e ciclabili.

L'obiettivo è di dare la possibilità di ridurre, in determinate situazioni, il **numero di posteggi privati per residenza**, e beneficiare allo stesso tempo dell'esenzione al pagamento contributo sostitutivo.

Le situazioni che possono entrare in linea di conto sono ad esempio: importante presenza di mobilità pubblica e/o lenta, modelli abitativi sostenibili sul modello già presente nella svizzera tedesca (che prevedono l'impegno dei residenti a rinunciare ad un dato numero di veicoli privati), nuclei storici (a condizione di non traslare l'onere del posteggio sull'ente pubblico).

La misura consiste nella modifica delle norme edilizie, in modo da permettere di realizzare meno posteggi in funzione della qualità e quantità del trasporto pubblico presente. Un ottimo esempio da utilizzare, per analogia, è rappresentato dal regolamento cantonale per i posteggi privati non residenziali (art. 51 a 62 RLST). Per fasce di qualità di offerta di trasporto pubblico, potrà essere concessa una riduzione del numero di posteggi obbligatori, da predisporre con ogni nuova edificazione.

La misura è pensata principalmente per i Comuni del centro urbano (Ascona, Losone, Locarno, Muralto, Minusio e Tenero), ossia quelli che beneficiano di un buon allacciamento alla rete del trasporto pubblico

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Da ottimo a buono (è un criterio essenziale della misura).

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 privato

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

La misura è utile a sostegno della mobilità lenta e riduce il trasporto individuale motorizzato.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura concorre all'ottenimento degli obiettivi di ripartizione modale dello scenario auspicato, con il contenimento del TIM a favore di una mobilità più sostenibile grazie ad una gestione coordinata dei posteggi.

La misura concorre favorevolmente ad uno sviluppo centripeto degli insediamenti per rapporto alla qualità del trasporto pubblico e delle vie pedonali e ciclabili.

Benefici: (1) contribuisce a raggiungere gli obiettivi di aumento della qualità insediativa e di sviluppo centripeto (2) favorisce la sicurezza e la qualità della mobilità lenta, (3) agevola i progetti residenziali con un minore impatto del traffico individuale privato e limita in modo mirato il numero di parcheggi,

FASI DI ATTUAZIONE

- Elaborazione dei regolamenti dal 2026
- Approvazione dei regolamenti dal 2027
- Implementazione dei regolamenti dal 2028

IMPATTO AMBIENTALE

L'attuazione di questa misura non comporta consumo di superficie e di suolo e non è in conflitto con la protezione dell'ambiente. Gli effetti attesi sull'ambiente sono positivi grazie alla disincentivazione del traffico individuale motorizzato vi sarà una riduzione delle emissioni foniche e atmosferiche ed un contributo a mitigare le isole di calore, riducendo le aree pavimentate.

Consumo di superficie

Nessuno

Possibili conflitti con leggi, ordinanze e inventari ambientali

Nessuno

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Per analogia: Regolamento cantonale dei posteggi privati (non residenziali), art. 51 a 62 RLST.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



**Riqualifica area pubblica antistante
la nuova Casa Comunale a Losone**

Codice ARE:

..

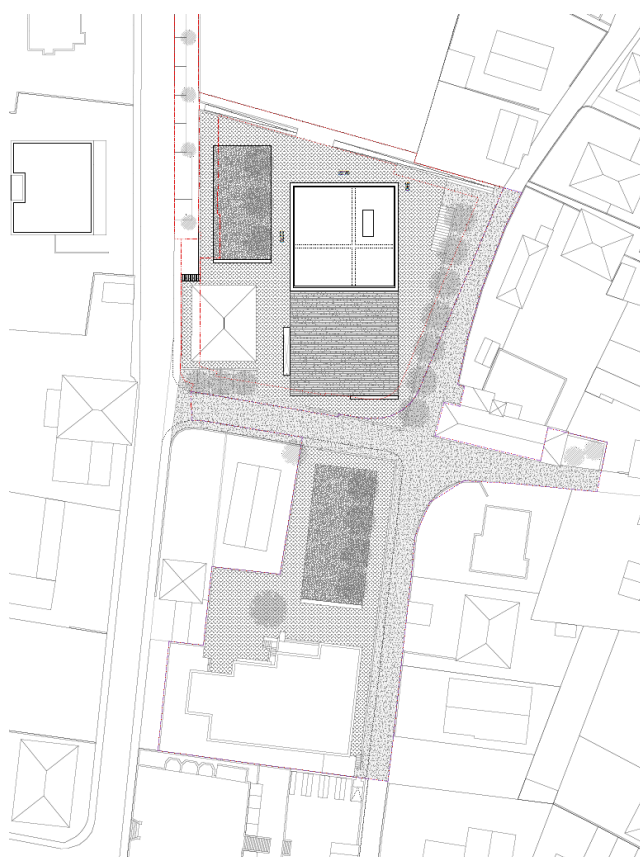
Codice PA:

IN 18

Pacchetto di misure	-
Correlazione con altre misure	P 10, IN 18, IN 19
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5
Ente responsabile	Losone
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2026 - 2028



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, ML e Città spugna” 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. È una misura che concorre all’implementazione del modello di città spugna.

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).

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Da ottimo a buono.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

È prevedibile che l'aumento qualitativo del comparto possa indurre migliore sfruttamento delle possibilità edificatorie. L'effetto 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 e riduce il trasporto individuale motorizzato.

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. Inoltre, sarebbe opportuno inserire dove possibile dei sistemi di drenaggio sostenibili e verde urbano per perseguire il modello Città spugna.

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, (4) partecipa in modo concreto all'implementazione del modello di città spugna.

FASI DI ATTUAZIONE

Progettazione, già conclusa.

Realizzazione, 2026.

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)

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



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

Codice ARE:

.-

Codice PA:

IN 19

Pacchetto di misure	-
Correlazione con altre misure	P 10, IN 18, 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, ML e Città spugna" 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. È una misura che concorre all'implementazione del modello di città spugna.

L'ambito di intervento è un'area poco qualificante utilizzata a posteggio di proprietà del Patriziato. La misura prevede la riqualifica 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 IN 18 Riqualfica 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).

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Da ottimo a buono.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

È prevedibile che l'aumento qualitativo del comparto possa indurre migliore sfruttamento delle possibilità edificatorie. L'effetto 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 e riduce il trasporto individuale motorizzato.

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, (3) partecipa in modo concreto all'implementazione del modello di città spugna.

FASI DI ATTUAZIONE

Studio di fattibilità, 2026.

Progettazione e realizzazione, dal 2028.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie:

Nessuno

Conflitti con la legislazione ambientale:

Nessuno

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Nessuno

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



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

Codice ARE:

5113.3.083

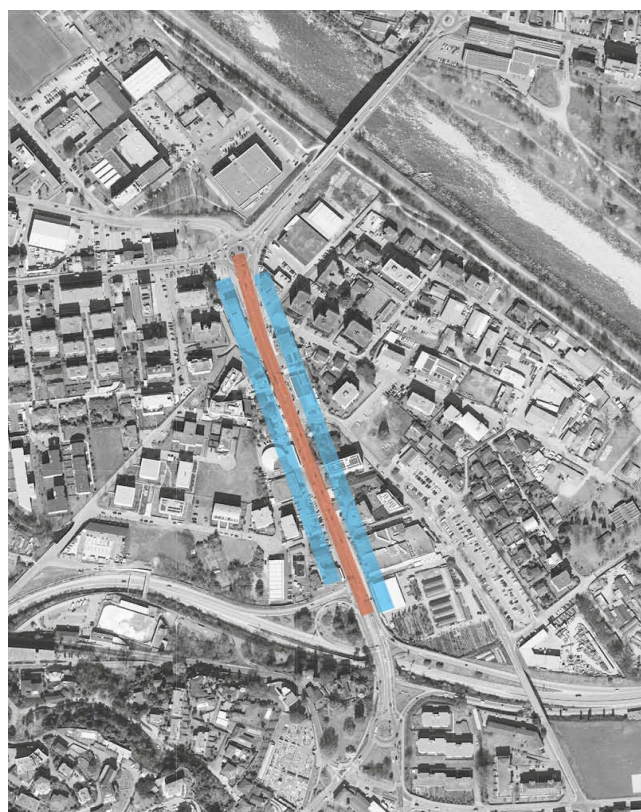
Codice PA:

IN 6.3

Pacchetto di misure	-
Correlazione con altre misure	IN 15; P10
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), (5) applicazione di sistemi di drenaggio urbano sostenibili, (6) verde urbano per mitigare l'effetto isole di calore e perseguire il modello Città spugna.

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-Ascona-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.

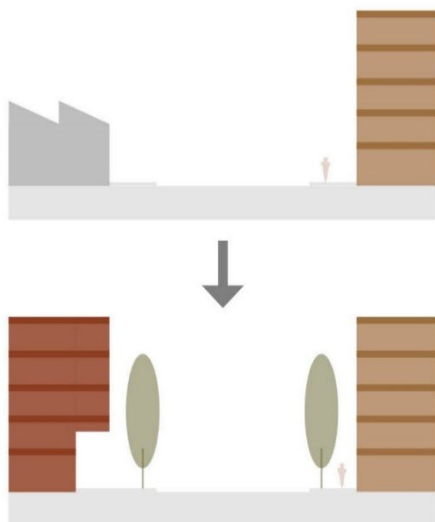
Per aumentare l'efficacia, vale la pena considerare l'utilizzo della negoziazione tramite contratti pubblici/privati (scheda IN15) in riferimento agli ambiti di valorizzazione dei fronti edilizi dove si prevede lo sfruttamento delle riserve edificatorie.

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.

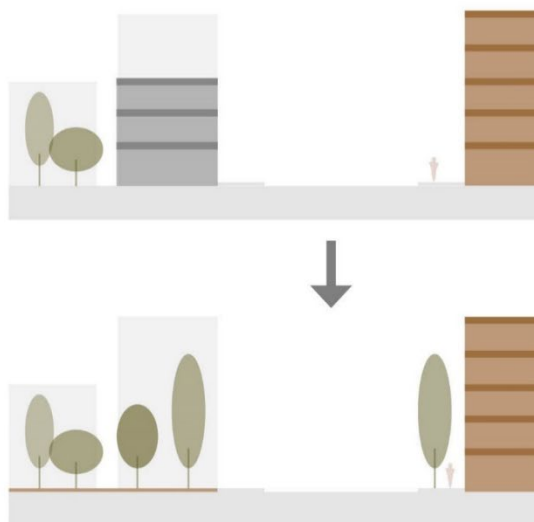
ESEMPIO 1

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. Introduzione di sistemi di drenaggio sostenibili e verde urbano per mitigare l'effetto isole di calore e perseguire il modello Città spugna.

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, (5) mitigazione effetto isole di calore, (6) migliore qualità dell'aria grazie alla piantumazione di alberature e verde urbano, (7) spazio pubblico di qualità a favore dell'utenza di ML.

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

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



Riqualifica urbanistica dell'area centrale di Tenero

Codice ARE:

.-

Codice PA:

IN 13

Pacchetto di misure	-
Correlazione con altre misure	IN 15, P10
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".

Inoltre, la misura fa riferimento alla strategia settoriale 1 "Paesaggio, ML e Città spugna" ed alla misura P10 "Sviluppo misure Città spugna", in relazione allo spazio pubblico.

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 e introduzione di sistemi di drenaggio sostenibili e verde urbano per perseguire il modello Città spugna. 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. Mitigazione effetto isole di calore e migliore qualità dell'aria grazie alla piantumazione di alberature e verde urbano.

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

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



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

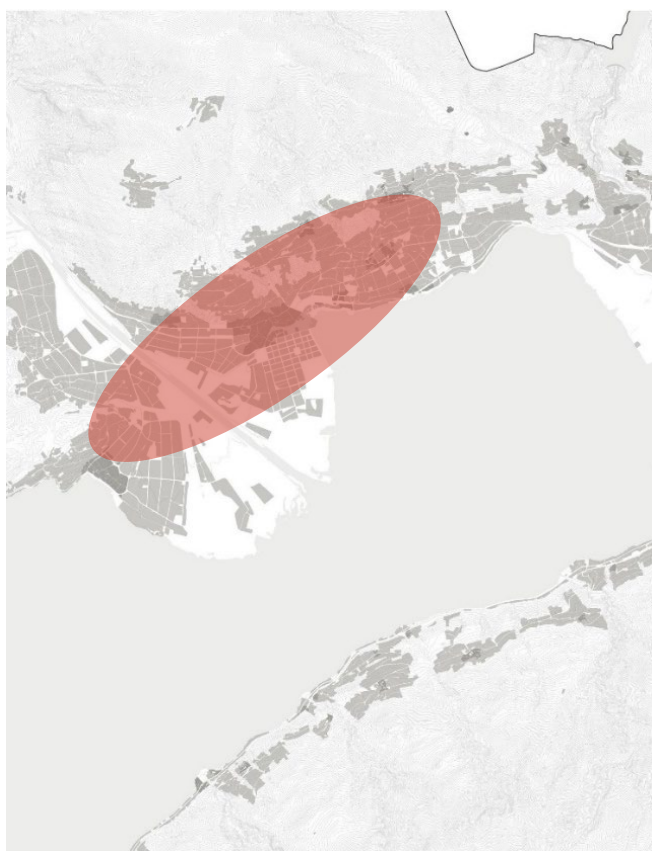
Codice ARE:

-.-

Codice PA:

IN 15

Pacchetto di misure	-
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, Ascona, Losone
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

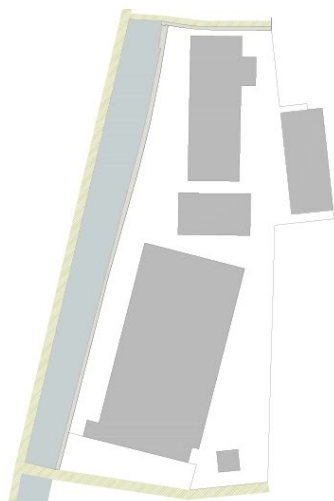
Lo sviluppo urbanistico dei comparti negli anni è divenuto più coinvolgente ed esigente in termini di risorse da investire e di risultati da raggiungere. Per raggiungere obiettivi più elevati di qualità degli insediamenti è necessario definire alcuni principi: incentivare il verde pubblico, garantire 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 (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.

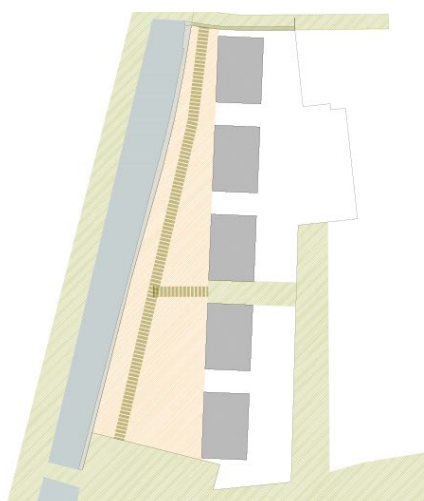
Nella negoziazione, attuata nell'ambito dell'applicazione del citato art. 74 LST, tipicamente l'ente pubblico offre maggiori possibilità edilizie e/o destinazioni d'uso più ampie in cambio della messa a disposizione di superfici attrezzate ad uso pubblico (parchi, piazze), di percorrenze lente pubbliche (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. È una misura che concorre all'implementazione del modello di città spugna.

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).

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



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

Codice ARE:

..

Codice PA:

IN 16

Pacchetto di misure	-
Correlazione con altre misure	IN 14, RSS 32, P10
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" e alla strategia 1 "Paesaggio, mobilità lenta e città spugna".

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

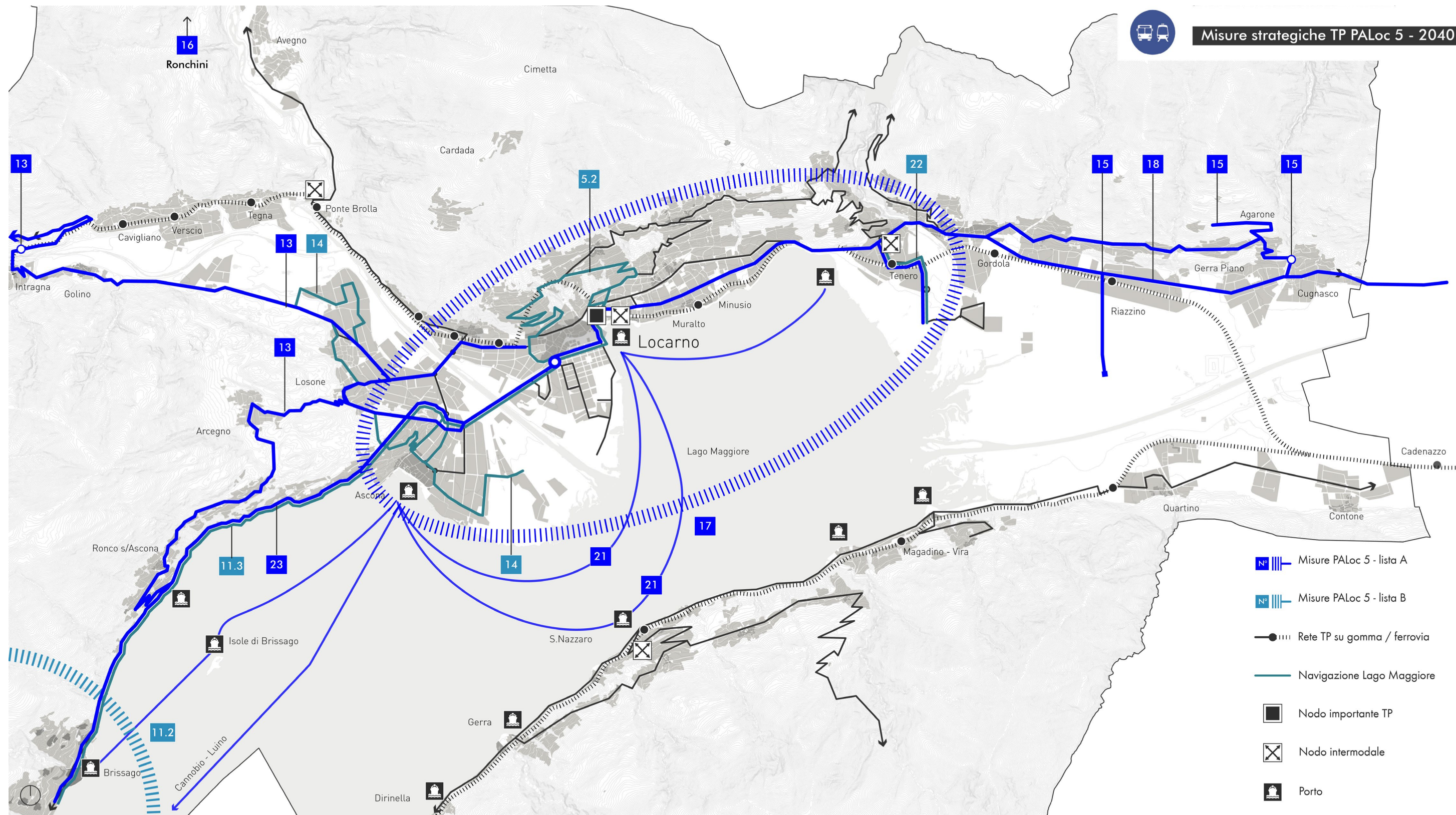
RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna

PALOC 5 | SCHEDE SULLE MISURE



SCHEDE MISURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO (TP)



Misure strategiche - trasporto pubblico



Nuovo servizio TP su gomma fra Intragna e Losone/Ascona e conseguente adattamento delle infrastrutture

Codice ARE:

..-

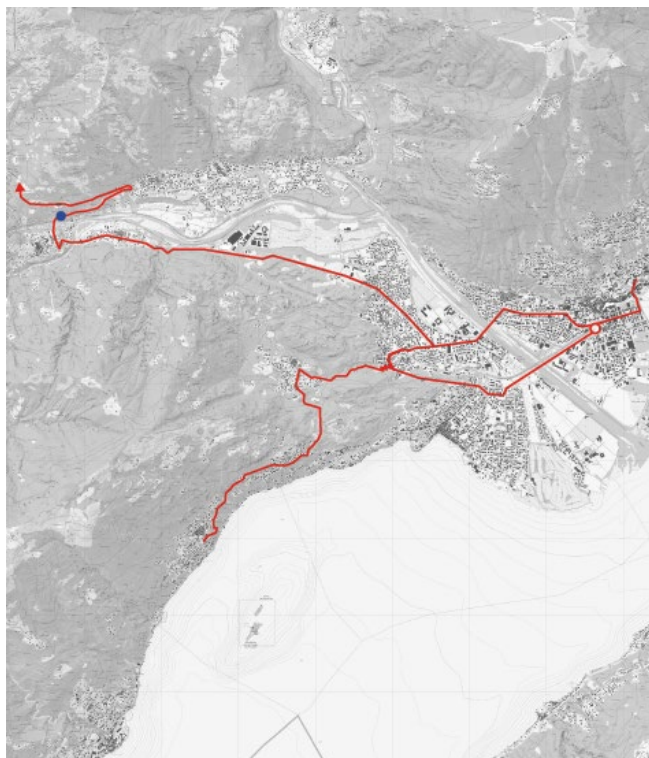
Codice PA:

TP 13

Categoria e sottocategoria della misura	7 Infrastrutture per gli autobus e TP		
	7.1 Nuova fermata di autobus / riqualifica di una fermata		
Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	-		
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	120'000 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato CIT	
		Comune/i (tutti)	
		Terzi	



Ubicazione misura

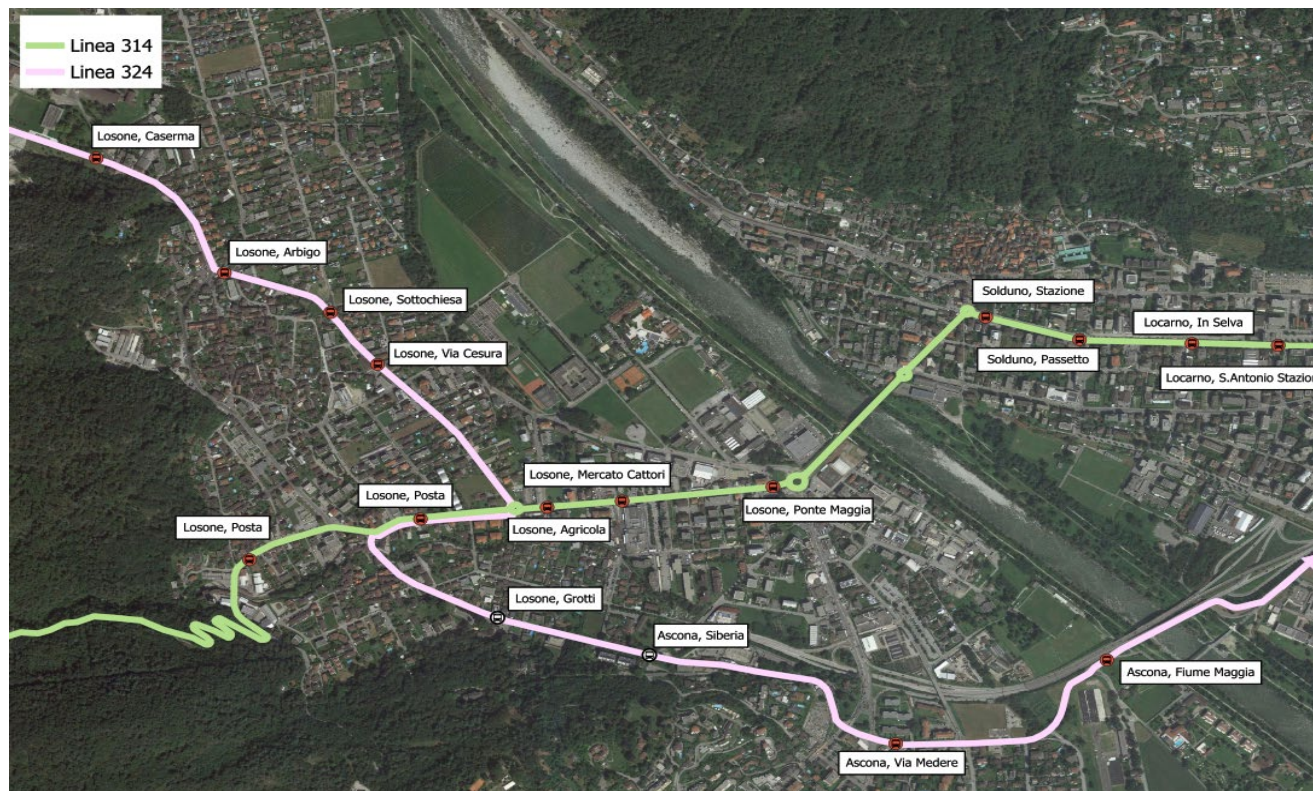


Autopostale 324 Locarno - Spruga

DESCRIZIONE DELLA MISURA

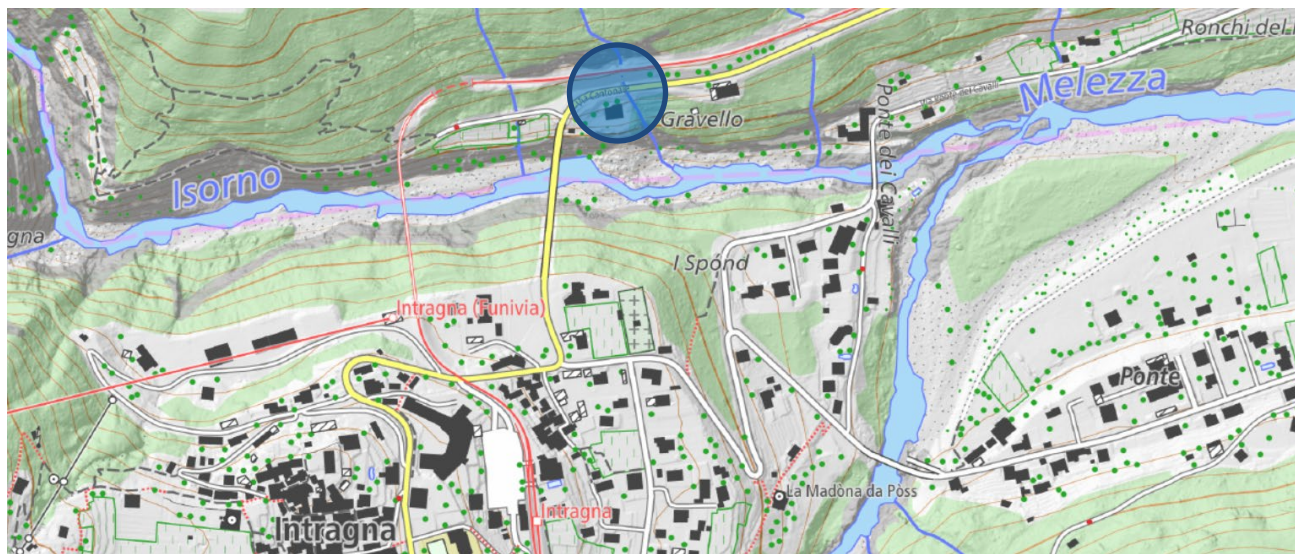
Descrizione tecnica

La misura proposta prevede il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico su gomma fra Intragna, Losone e Ascona/Locarno. In particolare, per la linea bus 324 Locarno – Golino – Intragna – Russo – 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.



Schema di rete linee 314 e 324

Per permettere questo nuovo servizio TP è prevista la realizzazione di una piazza di giro presso la fermata bus Intragna, Ponte, per consentire l'inversione di marcia ai bus con corse limitate fra Locarno e Intragna.



Piazza di giro per il capolinea della linea 324

Per la linea bus 314 Locarno – Losone – Arcegno – Ronco sopra Ascona è invece previsto il mantenimento dell'offerta attuale (con corse tra Losone e Ronco sopra Ascona nelle ore di punta e corse tra la stazione ferroviaria di Locarno e Ronco sopra Ascona nelle ore di morbida).

Oltre ai costi indicati relativi agli interventi infrastrutturali (piazza di giro Intragna, Ponte), vi saranno dei costi d'esercizio riconducibili al potenziamento della linea fra Intragna, Losone e Ascona/Locarno.

Impatto ambientale

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

Per la realizzazione della nuova infrastruttura non sono previsti conflitti con la legislazione sulla protezione dell'ambiente federale e cantonale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

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 di tracciato della linea 324 permetterà anche 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.

La modifica di percorso della linea 324 verrà inizialmente introdotta senza interventi infrastrutturali importanti, con riferimento in particolare alle nuove fermate bus tra Losone e Ascona. Si prevede una fase di monitoraggio per valutare l'efficacia della misura proposta in modo da introdurre, con le successive generazioni di PALoc, eventuali interventi infrastrutturali.

In un orizzonte temporale successivo potranno essere eseguiti anche approfondimenti sulla possibilità di prolungare le corse della linea 314 effettuate nelle ore di punta tra Losone e la stazione ferroviaria di Locarno, uniformandole alle corse effettuate nelle ore di morbida.

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 ferroviaria di Locarno-Muralto, favorendo quindi l'utilizzo del trasporto pubblico a discapito dell'autovettura privata.
- La misura aumenta le possibilità di interscambio treno/bus presso la stazione ferroviaria di Locarno-Muralto.

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

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

DATI QUANTITATIVI

- I geodati relativi alla presente misura sono forniti a parte

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità a disposizione.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.

SCADENZARIO

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



**Nuovo servizio TP su gomma tra Cugnasco
 -Gerra e collina e conseguente adattamento
 delle infrastrutture**

Codice ARE:

..

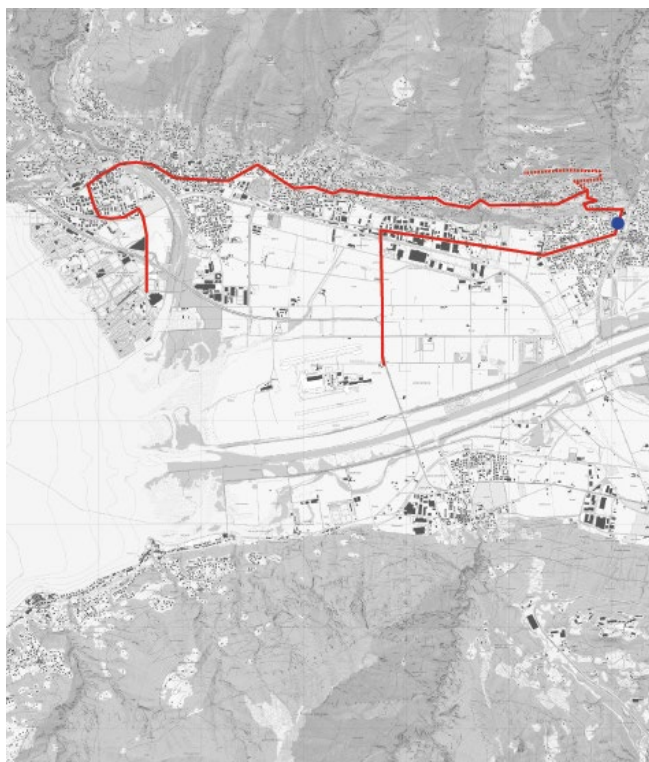
Codice PA:

TP 15

Categoria e sottocategoria della misura	7 Infrastrutture per gli autobus e TP		
	7.1 Nuova fermata di autobus / riqualifica di una fermata		
Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	-		
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	200'000 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato CIT	
		Comune/i (tutti)	
		Terzi	



Ubicazione misura

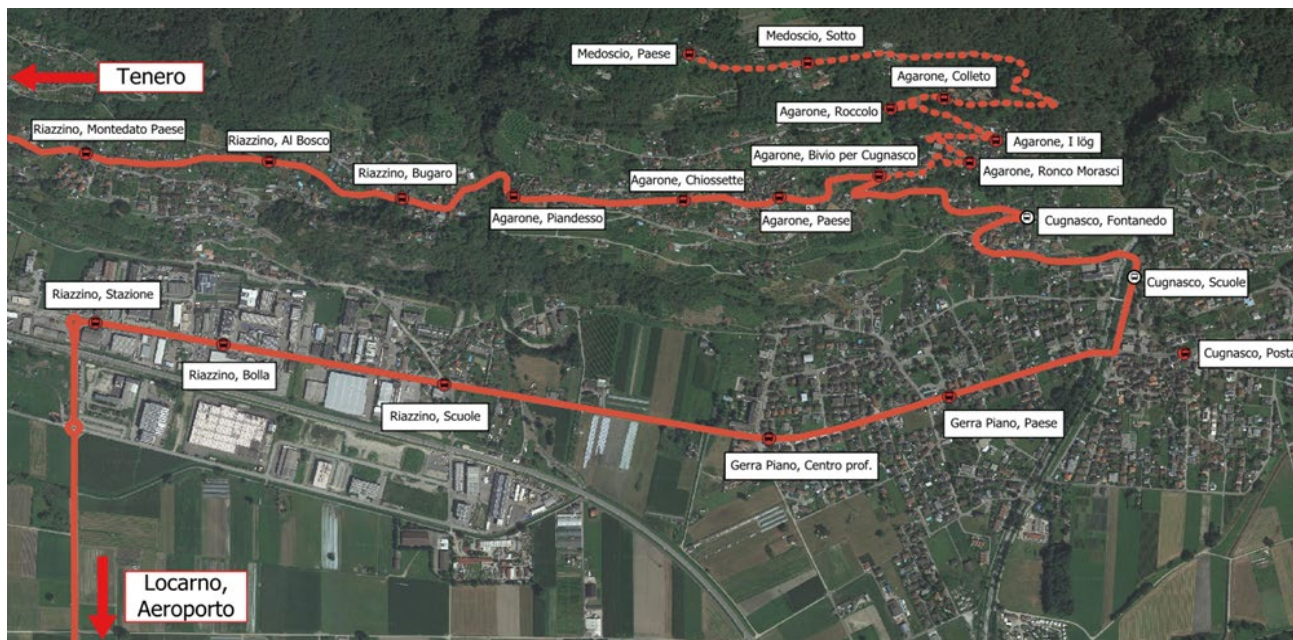


Servizio Autopostale collinare

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 stazione FFS di Riuzzino.



Schema di rete linea 322

Per consentire questo nuovo servizio TP, è prevista la realizzazione di una nuova fermata bus lungo via Medoscio, presso le scuole elementari di Cugnasco-Gerra (Cugnasco, Scuole), servita dalla linea 322.



Nuova fermata "Cugnasco, Scuole" linea 322

Oltre ai costi indicati relativi agli interventi infrastrutturali (nuova fermata Cugnasco, Scuole), vi saranno dei costi d'esercizio riconducibili al potenziamento della linea con il prolungamento di tutte le corse fino al nuovo capolinea dell'aeroporto di Locarno.

Impatto ambientale

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

Per la realizzazione della nuova infrastruttura non sono previsti conflitti con la legislazione sulla protezione dell'ambiente federale e cantonale.

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 stazione FFS di Riazzino. La linea 322 permetterà inoltre di creare interscambi treno / bus presso la stazione FFS 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 stazione FFS 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 stazione FFS di Riazzino.

DATI QUANTITATIVI

- I geodati relativi alla presente misura sono forniti a parte

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità a disposizione.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.

SCADENZARIO

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



Nuova fermata bus Ronchini centro scolastico

Codice ARE:

..

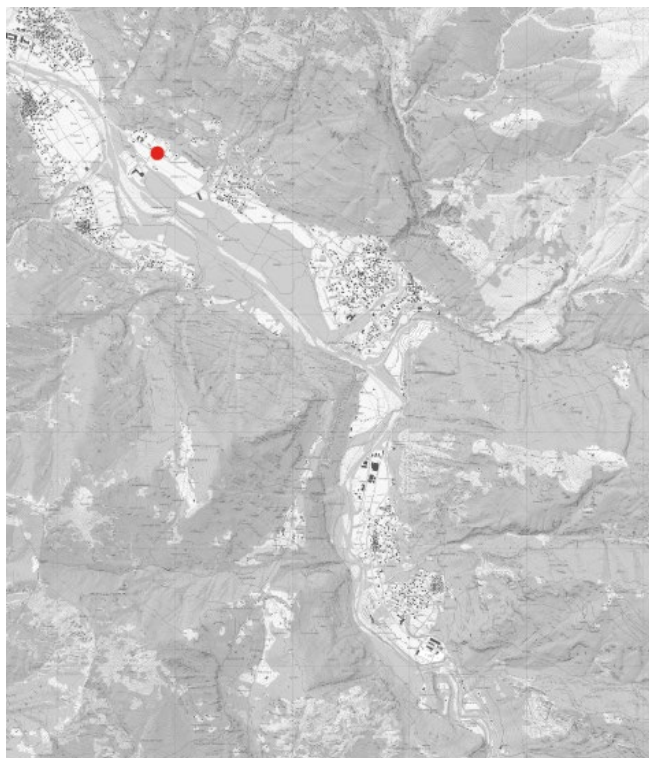
Codice PA:

TP 16

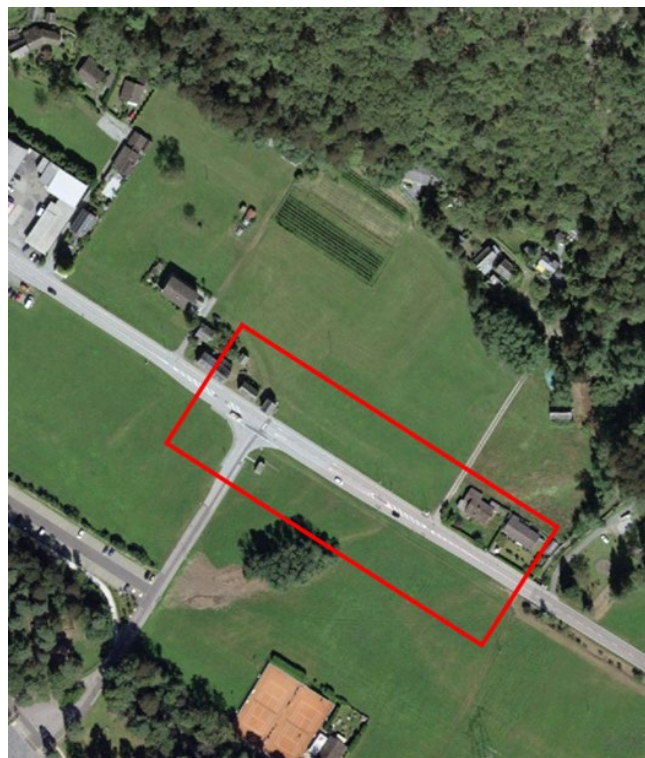
Categoria e sottocategoria della misura	7 Infrastrutture per gli autobus e TP		
	7.1 Nuova fermata di autobus / riqualifica di una fermata		
Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	TIM 14 PALoc 3		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti 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	



Ubicazione misura



Perimetro d'intervento nuova fermata bus

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 ha un impatto sulle zone SAC, da valutare nelle prossime fasi progettuali (necessità di compenso reale)

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura consente di servire con il trasporto pubblico (tramite la linea bus 315 Locarno – Caviglioglio) 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 pubblico

- 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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.

SCADENZARIO

- Entrata in esercizio: 2028.



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		
	7.4 Sistema alternativo a trazione elettrica		
Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	-		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	FART SA		
Altri Enti coinvolti	Cantone, Comuni		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	<i>Autobus elettrici:</i>	6'250'000 (IVA esclusa, costi supplementari)	
	<i>Stazioni di ricarica:</i>	2'7500'000 (IVA esclusa, costi d'investimento)	
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
	X	Confederazione in altri ambiti	
		Cantone	
		Agglomerato CIT	
		Comune/i	
	X	Terzi	



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. Si prevede di investire in impianti di ricarica in deposito per tutte le linee del trasporto pubblico del Locarnese e in nuovi veicoli a trazione elettrica. Attualmente le quattro linee urbane del Locarnese vengono gestite con una flotta interamente con motore termico (diesel). La prima tappa dell'elettrificazione nel 2026 concernente l'attuale linea 1 (elettrificazione parziale) è prevista prima degli orizzonti PALoc 5. Di conseguenza nella scheda figurano esclusivamente gli investimenti ancora necessari a partire dal 2028 che riguardano tutte le linee della rete urbana. Negli anni 2028-2030 complessivamente è previsto l'acquisto di 25 autobus elettrici di cui 18 articolati (18m) e 7 midi di dimensioni ridotte (lunghezza circa 10m) con le relative stazioni di ricarica. Per quanto concerne il sistema di ricarica, per la prima tappa antecedente l'orizzonte PALoc 5 (A), è previsto di ricorrere esclusivamente alla ricarica in deposito (a Riazino) tramite un'infrastruttura adeguata alla ricarica di notte dei primi 5 autobus. In seguito, all'orizzonte 2028-30 è previsto il potenziamento degli impianti nei depositi di Riazino e Locarno.

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.

Impatto ambientale

Non sono previsti conflitti con la legislazione sulla protezione dell'ambiente federale e cantonale.

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.

DATI QUANTITATIVI

- I geodati relativi alla presente misura sono forniti a parte
- Attuale frequenza TP (OPM: 07:00 -08:00): linea 1: 10 minuti; linea 3-4: 30 minuti; linea 7: 10 minuti.
- Attuale frequenza TP (giornata intera): linea 1: 15 minuti; linea 3-4: 30 minuti; linea 7: 15 minuti.
- Futura frequenza TP (OPM: 07:00 -08:00): linea 1: 10 minuti; linea 3-4: 30 minuti; linea 6: 30 minuti; linea 7: 10 minuti.
- Futura frequenza TP (giornata intera): linea 1: 15 minuti; linea 3-4: 30 minuti; linea 7: 15 minuti.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Programma di elettrificazione, delle linee urbane del trasporto pubblico per l'orizzonte temporale di priorità A (2028-2031) delle FART (Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi) del 29.03.2024.
- Documento tecnico per la fattibilità del progetto di elettrificazione delle linee urbane 1, 3, 4 e 7 (Studio PVxTutt'Elettrico Studio di fattibilità, SUPSI, 21.11.2022).

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.

SCADENZARIO

Tappe di elettrificazione:

- A partire dal 2026 sulla linea 1 è prevista l'elettrificazione di 5 bus articolati da 18m, ciò che permetterà l'elettrificazione parziale di detta linea.
- Per l'orizzonte 2030 i mezzi che servono la linea 1 e la linea 7 saranno bus articolati elettrici; 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:

..

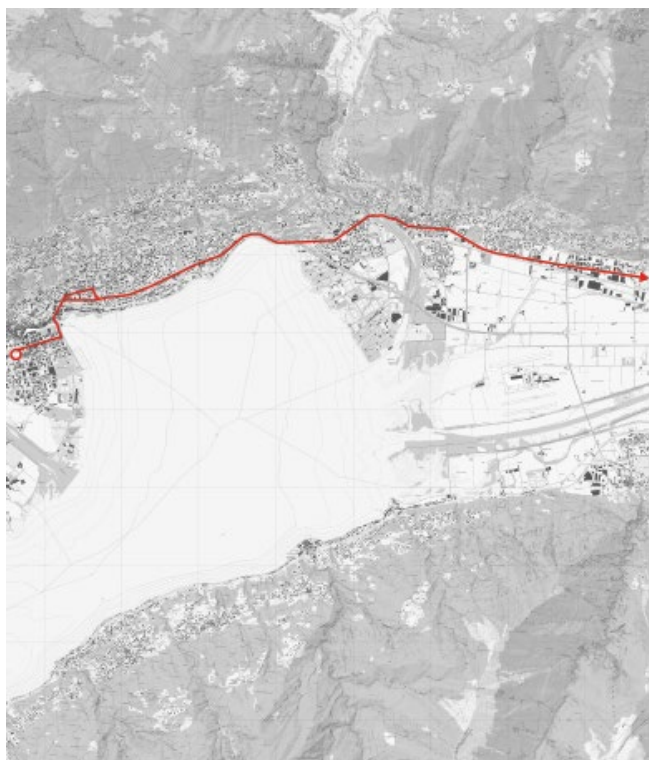
Codice PA:

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



Ubicazione misura



Capolinea Bellinzona Stazione – linea 311 Locarno-Bellinzona

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede l'aumento della frequenza delle corse della linea 311 Locarno – Riuzzino – Cugnasco – Gudo – Bellinzona nelle ore di punta. 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 ad una ripartizione modale più favorevole al trasporto pubblico.



Percorso linea 311

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 a disposizione.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.

SCADENZARIO

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



Introduzione di un servizio di trasporto pubblico sul Lago Maggiore

Codice ARE:

..

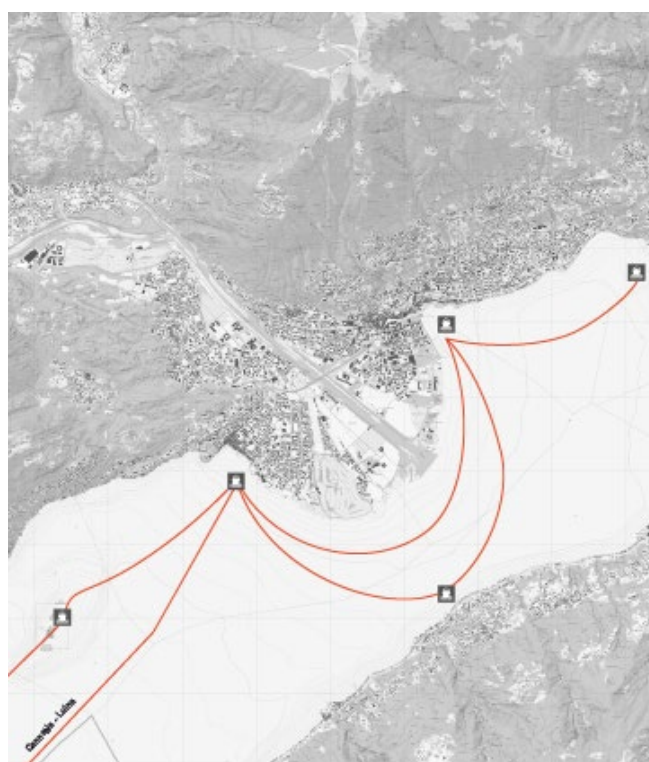
Codice PA:

TP 21

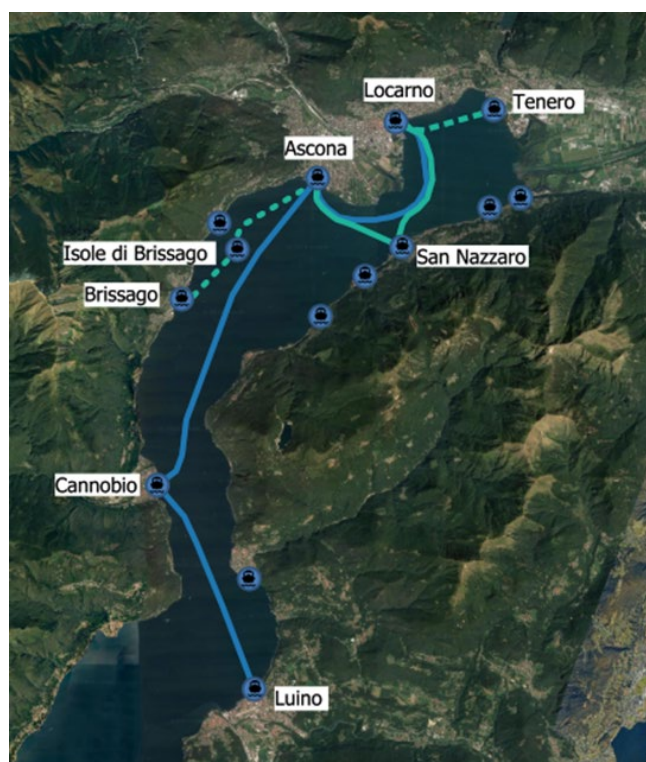
Categoria e sottocategoria della misura	7 Infrastrutture per gli autobus e TP		
Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	TP 9.2 PALoc 4		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	CIT		
Altri Enti coinvolti	Cantone e ERS-LVM		
Priorità	A		
Stato della pianificazione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

COSTI E FINANZIAMENTO

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



Ubicazione misura



Servizio trasporto pubblico sul Lago Maggiore

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 al 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 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 la 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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.

SCADENZARIO

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



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)		
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		Confederazione in ambito PA	
	X	Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
		Agglomerato	
	X	Comune/i (tutti)	
		Terzi	



Ubicazione misura



Fermata Porto Ronco, Posta - Linea 311 Locarno – Brissago

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.

Relazione con altre misure

L'aumento della frequenza della linea 316 è 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 grazie ad 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 a 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 a disposizione.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.

SCADENZARIO

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



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 4 - 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	<i>(misura non infrastrutturale)</i>		
Enti finanziatori		Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
		Agglomerato	
	X	Comune/i (servito/i)	
		Terzi	



Ubicazione misura



Fart Locarno

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede l'introduzione di una nuova linea bus circolare tra la stazione ferroviaria di Locarno e Orselina / Locarno Monti, con corse ogni 30' per direzione limitatamente alle ore di punta. La linea bus si svilupperà in parte lungo il medesimo percorso già attuale servito dalla linea 3 tra la stazione ferroviaria di Locarno, l'area centrale di Locarno e Locarno Monti; il collegamento tra Orselina, Muralto e la stazione ferroviaria 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 stazione FFS di piazza Indipendenza, permettendo di potenziare gli interscambi treno/bus presso la stazione ferroviaria 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 ferroviaria). 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 ferroviaria, consentendo di assorbire un ulteriore aumento della domanda di spostamenti.
- La misura rafforza l'interscambio treno/bus presso la stazione ferroviaria 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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.

SCADENZARIO

- Essendo la misura in priorità B la stessa dovrà essere ripresa e valutata con la prossima generazione di PALoc analizzando se l'aumento dell'offerta nel comparto della collina potrebbe essere raggiunta anche con l'aumento delle frequenze della linea 3/4 e della linea 312.
- Definizione dell'offerta di trasporto e degli orari delle corse: 2028 – 2031.
- Entrata in esercizio: 2032.



Integrazione tariffaria transfrontaliera: fase successiva

Codice ARE:

..

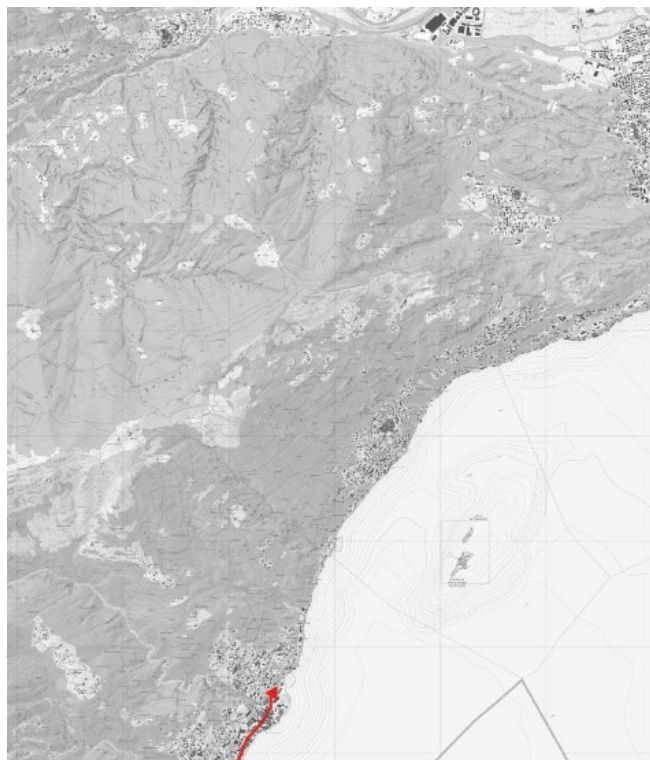
Codice PA:

TP 11.2

Categoria e sottocategoria della misura	7 Misura non infrastrutturale per autobus		
Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	TP 11.3 (lista B)		
Rapporto con PA precedente	TP 11.2 PALoc 4 (lista C)		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Agenzia della mobilità piemontese, 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		Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
		Agglomerato	
	X	Comune/i	
	X	Terzi	



Ubicazione misura



VCO trasporti – Verbano, Cusio e Ossola

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Un 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 dei titoli di trasporto unici (abbonamento e biglietti) per i viaggi transfrontalieri.

Relazione con altre misure

La presente misura permette di rafforzare l'attrattività del collegamento della futura linea bus transfrontaliera "Locarno – Cannobio – Intra – Verbania-Pallanza (stazione)" prevista dalla misura PALoc 5 TP 11.3 (lista B), facilitando l'acquisto di abbonamenti a tariffe più vantaggiose.

Impatto ambientale

Non sono previsti conflitti con la legislazione sulla protezione dell'ambiente federale e cantonale.

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 frontalieri 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 di dover comperare due abbonamenti distinti come avviene oggi (facilità nell'acquisto).

La misura contribuisce in modo importante alla concretizzazione dello scenario auspicato e delle strategie settoriali Trasporti e Insediamenti, 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;
- MOCA 3 - Abitanti per livello di qualità dell'offerta TP;
- MOCA 4 - Posti di lavoro per livello di qualità dell'offerta TP.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Documentazione incontri con l'Agenzia della mobilità piemontese del 14.03.2024.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.

SCADENZARIO

- Riunioni e workshop con l'Agenzia della mobilità piemontese per definire le strategie di intervento.
- Applicazione dell'integrazione transfrontaliera.



Creazione di una linea bus transfrontaliera
Locarno – Cannobio - Intra – Verbania-
Pallanza (stazione)

Codice ARE:

..

Codice PA:

TP 11.3

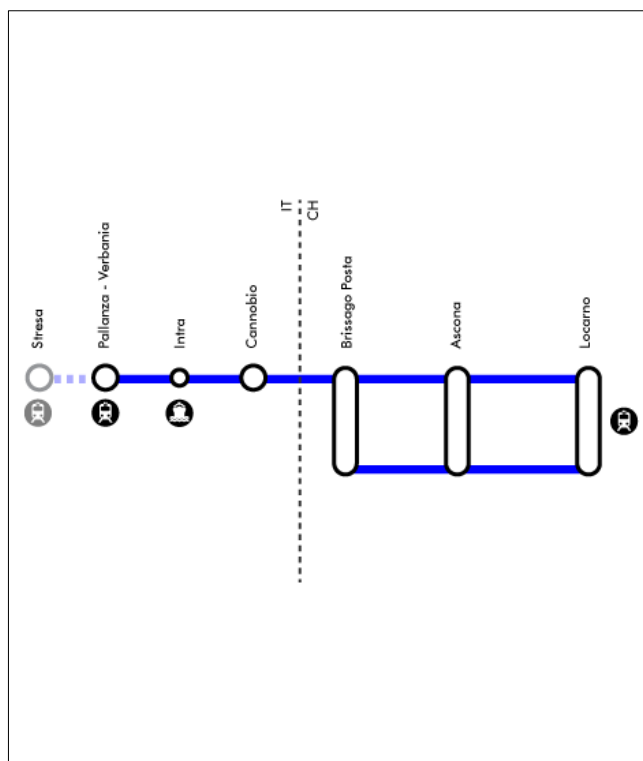
Categoria e sottocategoria della misura	7 Misura non infrastrutturale per autobus		
Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	TP 11.2 (lista B), ML 5.5 (lista C)		
Rapporto con PA precedente	TP CmP 1.B PALoc3 (lista A), TP 11.2 PALoc4 (lista C)		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Agenzia della mobilità piemontese, 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		Confederazione in ambito PA
	X	Confederazione in altri ambiti
	X	Cantone
		Agglomerato
	X	Comune/i
	X	Terzi



Ubicazione misura



Schema di rete (Locarno – Verbania Pallanza)

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La creazione di una linea transfrontaliera “Locarno – Cannobio – Intra – Verbania-Pallanza (stazione)” ha l’obiettivo di fornire un collegamento su gomma diretto (senza la necessità d’interscambio) tra la Regione Piemonte e l’agglomerato del Locarnese, e più precisamente tra Locarno stazione e Verbania-Pallanza stazione lungo la sponda occidentale del Lago Maggiore attraverso Intra (nodo d’interscambio con il traghetto per Laveno e altre linee bus). 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 FART 316 “Locarno – Brissago” e la linea italiana VCO 3 “Verbania – Cannobio – Brissago”, per poi sviluppare un collegamento diretto tra Svizzera e Italia.

Relazione con altre misure

La presente misura è strettamente legata alla misura PALoc 5 TP 11.2 “Integrazione tariffa transfrontaliera: fase successiva” che ha l’obiettivo di mettere a disposizione degli utenti regolari titoli di trasporto unici per i viaggi transfrontalieri, incentivando i pendolari frontalieri a utilizzare la nuova linea su gomma transfrontaliera. La misura TP 11.3, permette una riduzione incisiva del TIM a favore degli altri vettori di trasporto.

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

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 ma anche gli utenti occasionali (es. turisti) 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 incontro con l’Agenzia della mobilità piemontese del 14.03.2024.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.

SCADENZARIO

- Garantire un interscambio attrattivo tra la linea 316 e la linea VCO3 in territorio elvetico (a Brissago).
- Creare una linea transfrontaliera Locarno stazione– Verbania – Pallanza FS senza interscambio con una politica snella di fermata (tra Locarno e Brissago senza servizio capillare).



**Trasporto collettivo su gomma stagionale
Campagne Losone - zona svago**

Codice ARE:

..

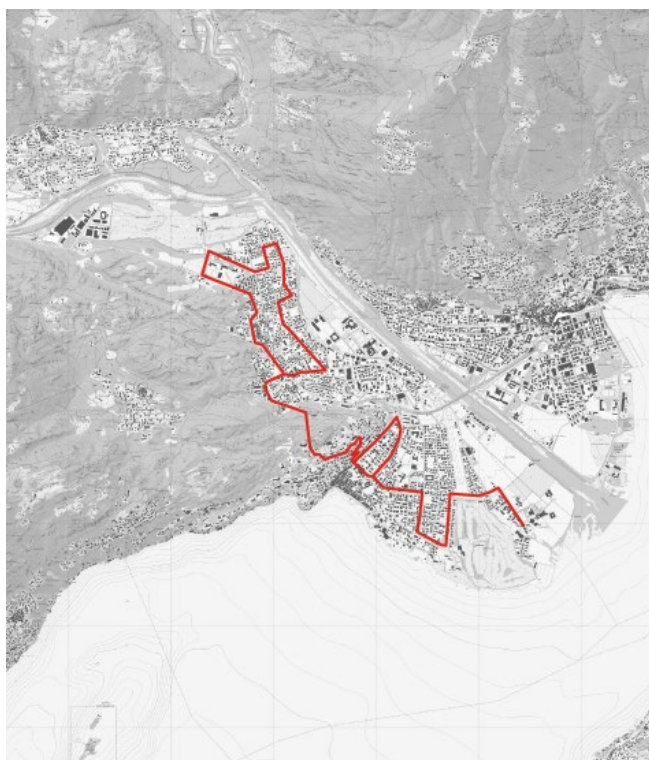
Codice PA:

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



Ubicazione misura



Schema del tracciato

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.

La compatibilità con gli attuali punti fermata esistenti sarà approfondita nelle fasi successive del progetto.

Impatto ambientale

La misura riduce 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 innanzitutto di collegare adeguatamente il quartiere Campagne di Losone alla rete del trasporto pubblico esistente, tramite possibili interscambi con le altre linee bus transitanti 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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.

SCADENZARIO

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



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

Codice ARE:

..

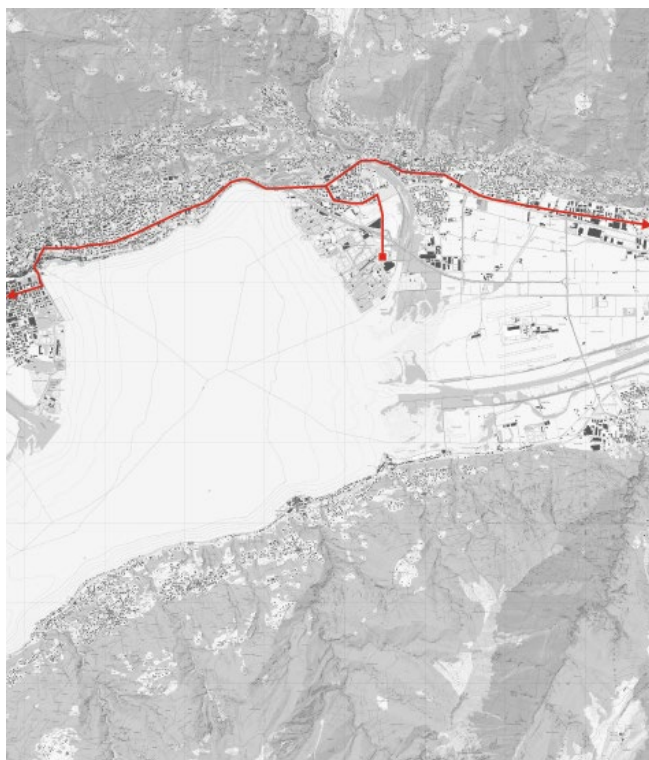
Codice PA:

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	



Ubicazione misura



Linea urbana 7

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

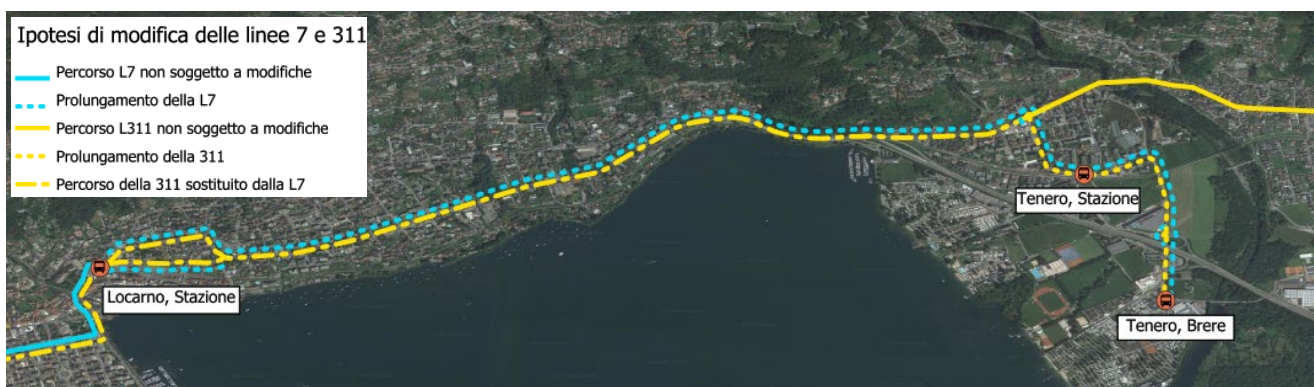
La misura riprende l'aumento della frequenza della linea bus 311 previsto dalla misura TP 18 PALoc 5, spostando l'attuale capolinea posto presso la fermata Locarno, Rotonda alla fermata Tenero, Brere, con transito alla stazione FFS di Tenero. Inoltre, la misura prevede l'estensione della linea 7 da Locarno, 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 ferroviaria 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.



Schema di rete

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Grazie all'apertura della stazione FFS di Bellinzona Piazza Indipendenza, con l'aumento previsto delle corse dei treni tra Bellinzona e Locarno e alla riorganizzazione delle linee bus nell'agglomerato del Bellinzonese, sarà possibile destinare la linea bus no. 7 agli spostamenti interni all'agglomerato e la linea 311 agli spostamenti interni al Piano di Magadino.

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 del 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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.

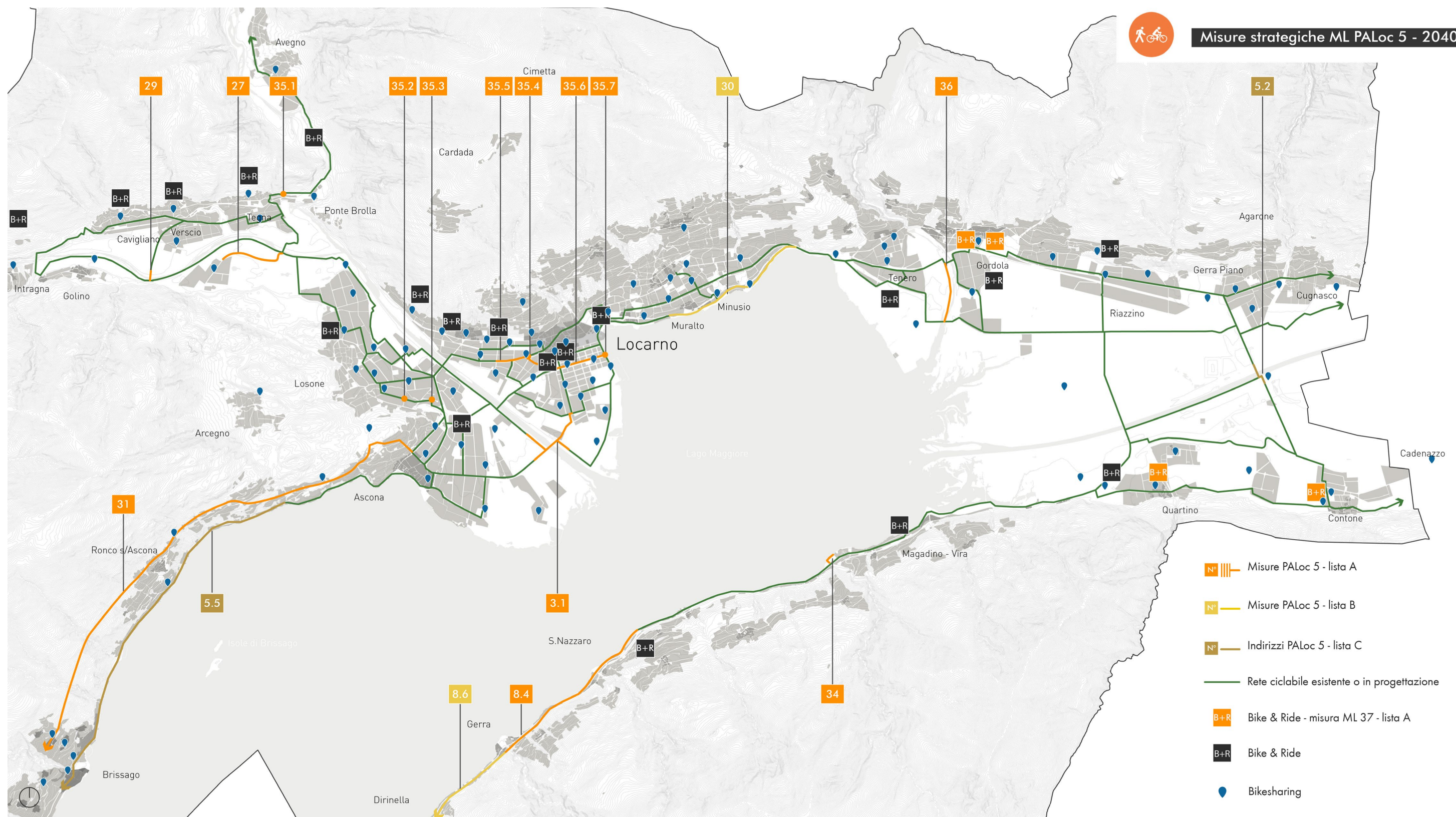
SCADENZARIO

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

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:

5113.4.004

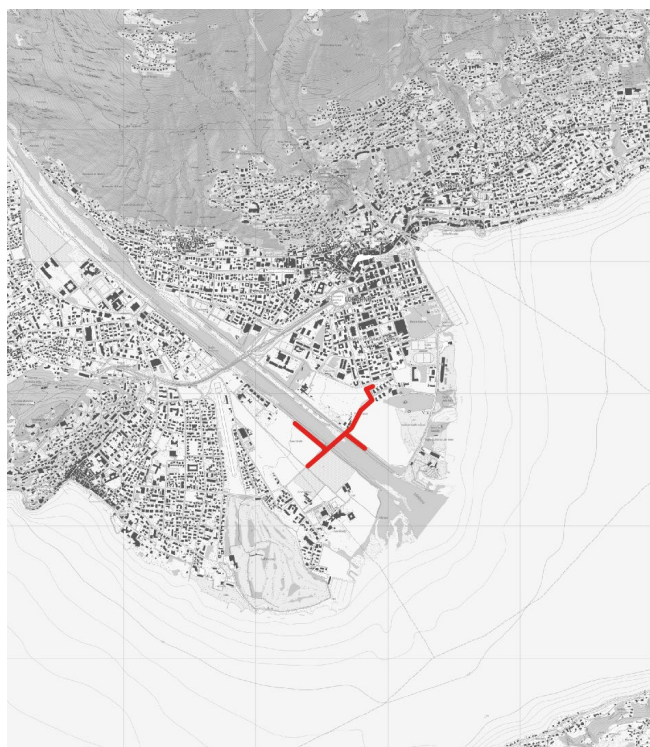
Codice PA:

ML 3.1

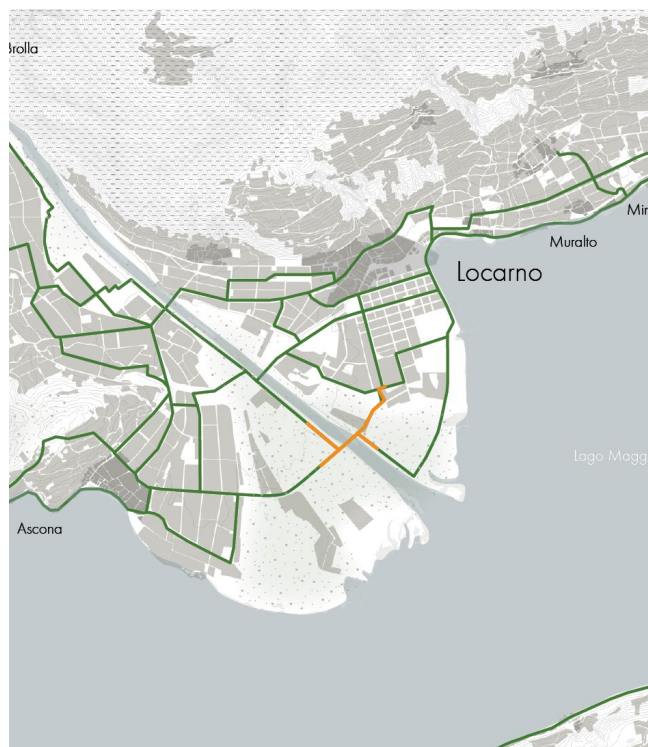
Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale ciclistico		
	5.1 Singola misura		
Pacchetto di misure	-		
Correlazione con altre misure	P 14		
Rapporto con PA precedente	ML 3.1 - PALoc 4 - lista B		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Locarno		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	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 le relazioni tra i 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'opzione 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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

La misura è rilevante per il PD.

La misura è contemplata nella scheda M10 *Mobilità lenta* e richiamata nella scheda R/M2 *Agglomerato del Locarnese*

SCADENZARIO

- Avvio lavori dal 2028.



Pacchetto forfettario:
interventi infrastrutturali per messa in
sicurezza rete ML – lista A

Codice ARE:

.-

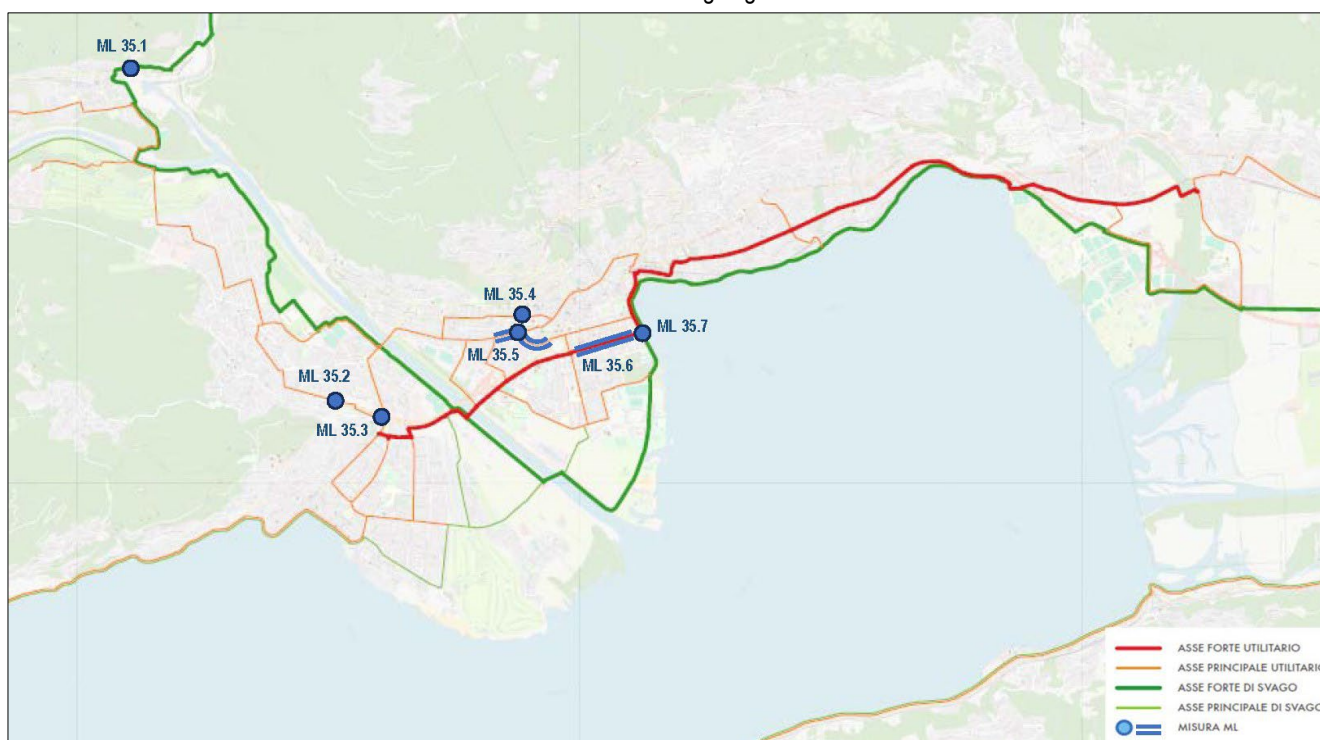
Pacchetto forfettario:

ML A.1

Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale e ciclistico
	5.2 Pacchetto ML
Priorità	A (2028-2031)
Costi computabili	1'500'000 .- (IVA esclusa)

ELENCO MISURE PACCHETTO

• ML 35.1	Messa in sicurezza attraversamento ciclabile su strada cantonale a Tegna	215'000 .-
• ML 35.2	Messa in sicurezza attraversamento ciclabile su Via Prà di Vizi ad Ascona	65'000 .-
• ML 35.3	Messa in sicurezza rete ciclabile in zona svincolo S. Materno ad Ascona	135'000 .-
• ML 35.4	Messa in sicurezza attraversamento in Via R. Simen a Locarno	205'000 .-
• ML 35.5a	Estensione rete ciclabile su Via Varenna fino al Nodo 5 Vie a Locarno	480'000 .-
• ML 35.5b	Messa in sicurezza attraversamento ciclabile Nodo 5 Vie a Locarno	110'000 .-
• ML 35.5c	Messa in sicurezza rete ciclabile su Via R. Simen, Nodo 5 Vie e Piazza Castello a Locarno	55'000 .-
• ML 35.6	Messa in sicurezza rete ciclabile lungo Via Bramantino a Locarno	85'000 .-
• ML 35.7	Messa in sicurezza attraversamento ciclabile Lungolago G. Motta a Locarno	150'000 .-



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 A.1 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.

RELAZIONE DEL PACCHETTO CON LA 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 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 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 Traffico pedonale e ciclistico
	5.2 Pacchetto ML
Pacchetto di misure	ML A.1
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune Terre di Pedemonte

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi computabili

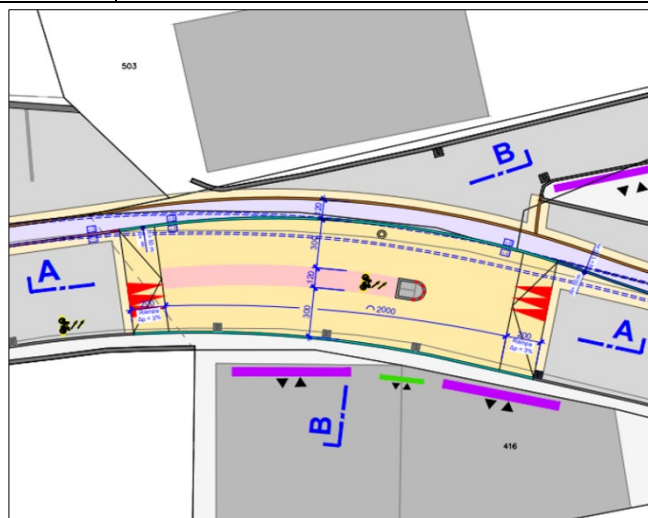
215'000.- (IVA esclusa)

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**

Codice ARE:

..

Codice PA:

ML 35.2

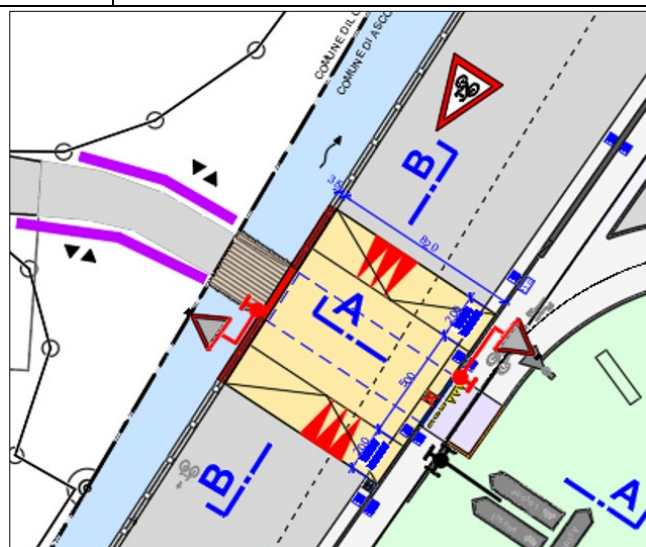
Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale e ciclistico
	5.2 Pacchetto ML
Pacchetto di misure	ML A.1
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Ascona

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 Migione 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 intende 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 Traffico pedonale e ciclistico
	5.2 Pacchetto ML
Pacchetto di misure	ML A.1
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Ascona

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi computabili

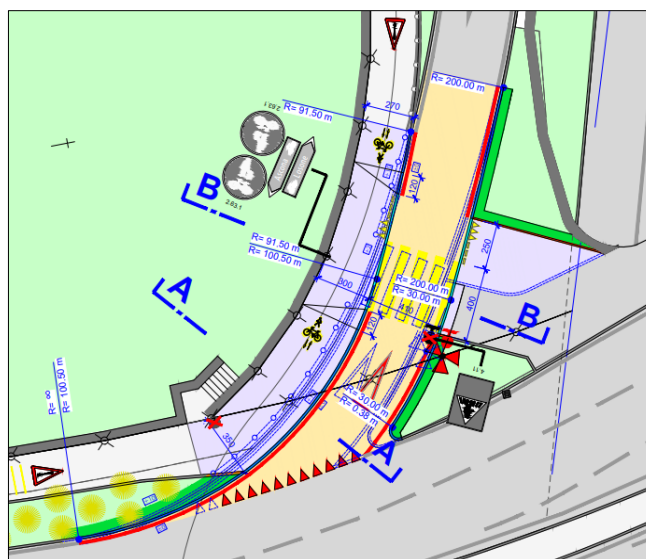
135'000.- (IVA esclusa)

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 ciclopeditone 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 Traffico pedonale e ciclistico
	5.2 Pacchetto ML
Pacchetto di misure	ML A.1
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Locarno

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi computabili

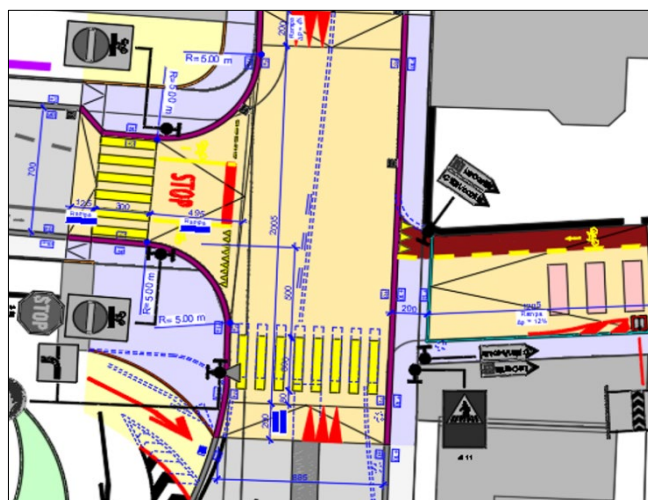
205'000.- (IVA esclusa)

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 Lo2 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:

..

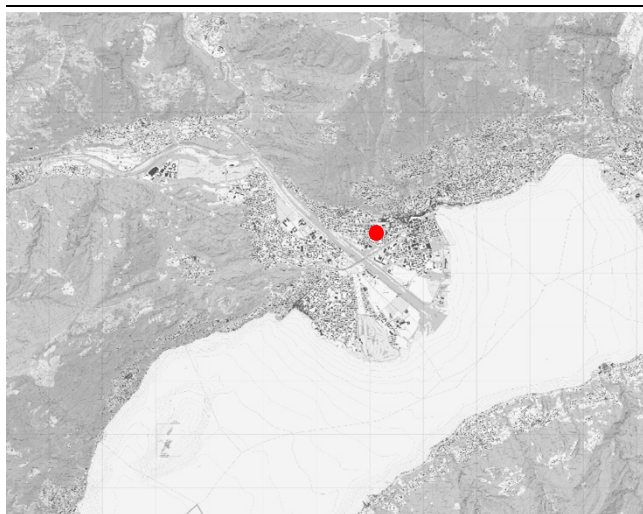
Codice PA:

ML 35.5a

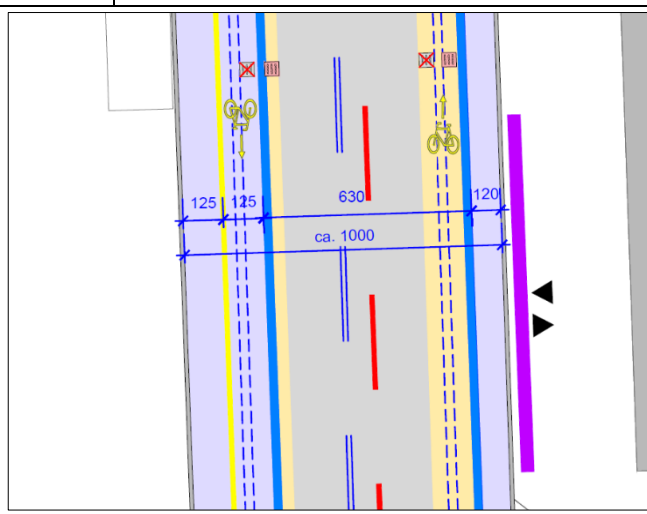
Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale e ciclistico
	5.2 Pacchetto ML
Pacchetto di misure	ML A.1
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Locarno

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 Traffico pedonale e ciclistico
	5.2 Pacchetto ML
Pacchetto di misure	ML A.1
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Locarno

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi computabili

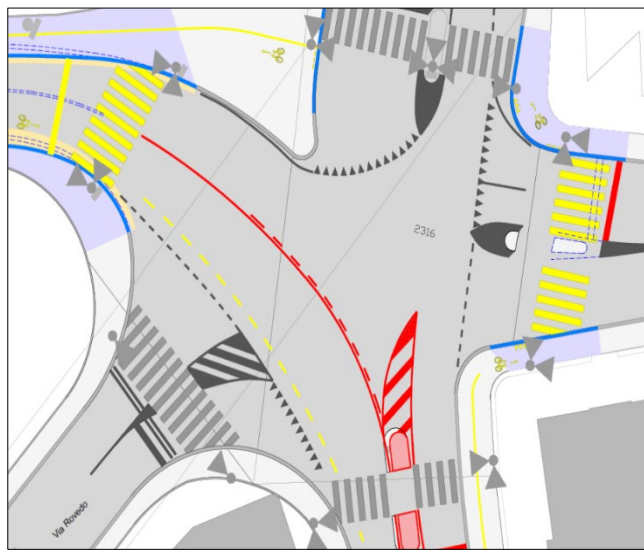
110'000 .- (IVA esclusa)

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 Traffico pedonale e ciclistico
	5.2 Pacchetto ML
Pacchetto di misure	ML A.1
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Locarno

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi computabili

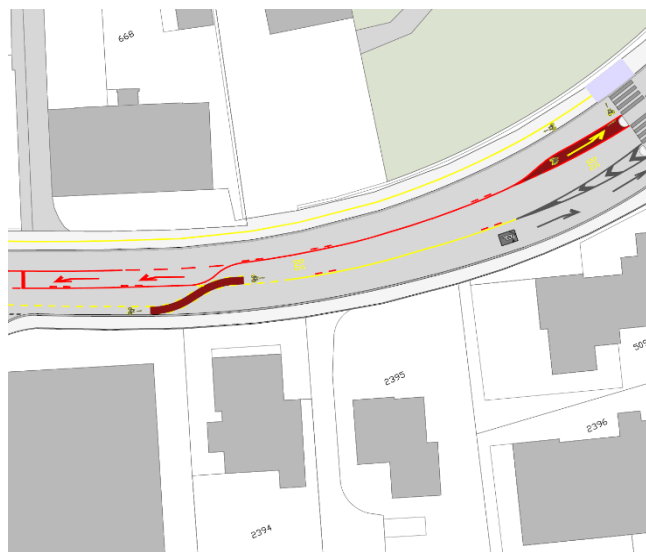
55'000 .- (IVA esclusa)

Enti finanziatori

☒	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
☒	Cantone
☒	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 Traffico pedonale e ciclistico
	5.2 Pacchetto ML
Pacchetto di misure	ML A.1
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Locarno

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi computabili

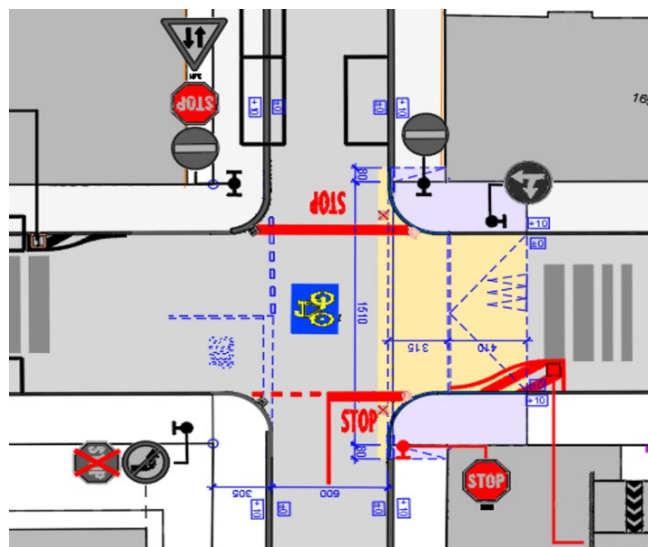
85'000 .- (IVA esclusa)

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 "strada ciclabile". L'implementazione di tale concetto si scontra tuttavia con l'attuale gerarchia del reticolo stradale e relativa gestione delle precedenza.

Onde risolvere l'attuale criticità e favorire la corretta implementazione del concetto di "strada ciclabile" l'ipotesi di intervento propone di ripensare l'attuale gestione delle precedenza 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

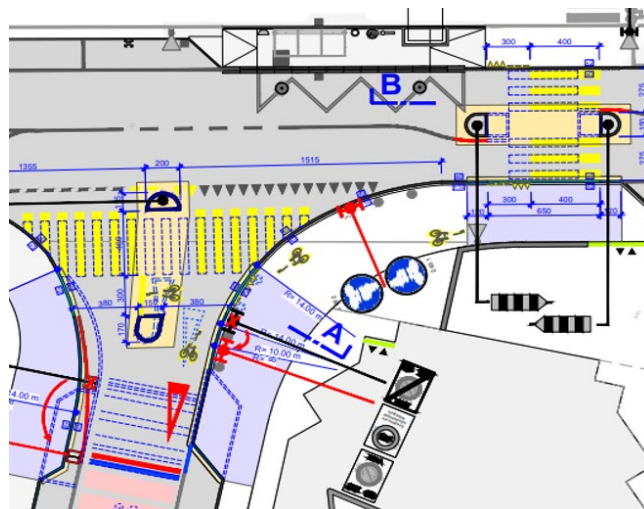
Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale e ciclistico
	5.2 Pacchetto ML
Pacchetto di misure	ML A.1
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Locarno

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi computabili	150'000.- (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, e si aggancia alla sua estremità alla ciclopista del Lungolago, che porta verso Muralto, rispettivamente verso il lido.

La nuova impostazione della rete ciclabile, come sviluppata nell'ambito del PALoc 5, comporterà un notevole incremento del flusso di ciclisti lungo tale asse, con necessità di raccordo in sicurezza alla ciclopista 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.



**Pacchetto forfettario:
interventi infrastrutturali per il
completamento della rete ML - lista A**

Codice ARE:

.-

Pacchetto forfettario:

ML A.2

Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale e ciclistico
	5.2 Pacchetto ML
Priorità	A (2028-2031)
Costi computabili	11'180'000 .- (IVA esclusa)

ELENCO MISURE PACCHETTO

• ML 8.4	Completamento e messa in sicurezza rete ciclopedonale Gambarogno, San Nazzaro (nodo) - Gerra	4'540'000.-
• ML 27	Completamento rete ML: Losone Campagne - Zandone - Golino	570'000.-
• ML 29	Completamento rete ML: collegamento e passerella Verscio/Cavigliano - Golino	1'950'000.-
• ML 31	Completamento rete ML collinare: Brissago - Ronco s.Ascona - Ascona	2'630'000.-
• ML 34	Prolungamento e completamento passeggiata a lago: Vira Gambarogno, mapp. 313 RFD	845'000.-
• ML 36	Nuovo collegamento ciclopedonale sull'argine della Verzasca	480'000.-
• ML 37	Potenziamento offerta B+R presso le fermate secondarie del TP su gomma	165'000.-

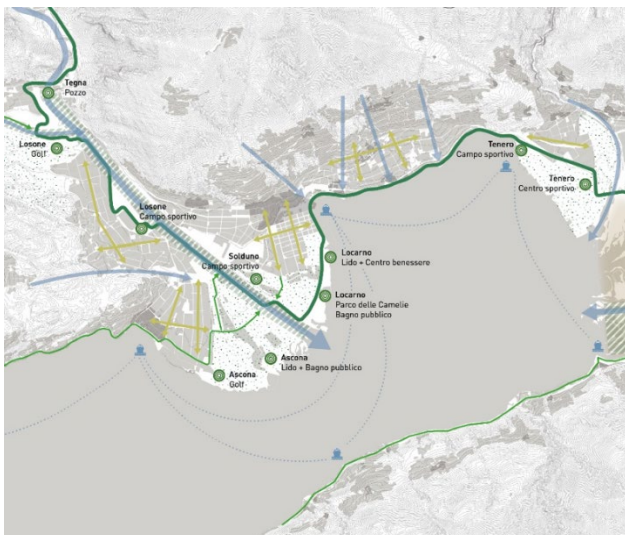
RELAZIONE DEL PACCHETTO CON LE STRATEGIE SETTORIALI

Il PALoc 5 propone una rete ciclabile differenziata tra percorsi utilitari e di svago, con due assi principali ben integrati nel contesto urbano e supportati da percorsi secondari per completare la rete. Questa visione risponde alla crescente domanda di mobilità lenta, migliorando l'accessibilità al polo urbano e valorizzando le caratteristiche topografiche e climatiche del Locarnese.

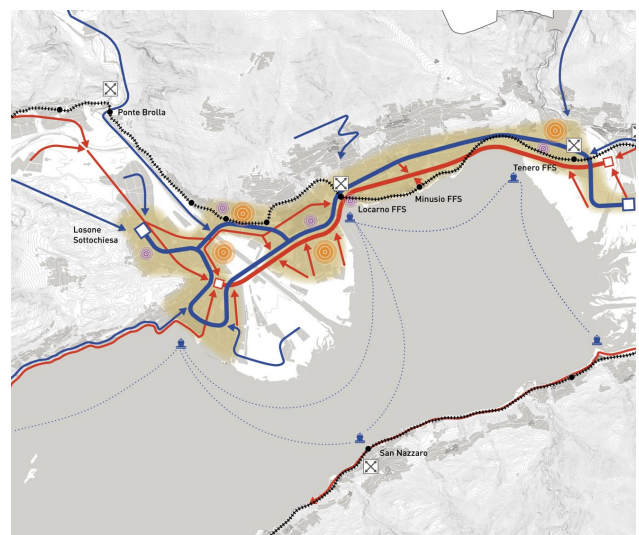
Nonostante gli sforzi compiuti nelle precedenti generazioni di PA per rafforzare la mobilità lenta, permangono criticità, soprattutto lungo i percorsi di svago. Grazie alle misure inserite nel pacchetto ML A.2 con orizzonte di realizzazione 2028-2031 (priorità A), il PALoc 5 mira a superare queste difficoltà completando la rete con interventi infrastrutturali mirati, là dove ritenuto necessario e opportuno.

Le misure del pacchetto ML A.2 sono parte della Strategia 1, "Paesaggio, mobilità lenta e città spugna", che integra paesaggio e mobilità sostenibile. Questa strategia è rafforzata nel PALoc 5 con interventi per valorizzare rive, laghi e golene, pianificare il verde urbano e migliorare la rete ciclopedonale, puntando anche a mitigare le isole di calore e potenziare i collegamenti ecologici.

Parallelamente, il pacchetto ML A.2 contribuisce al consolidamento della Strategia 2, "Sviluppo centripeto e promozione dei vettori di mobilità sostenibile". Questa strategia consolida gli assi forti del trasporto pubblico e di mobilità lenta utilitaria, e li caratterizza come elementi strutturanti dell'agglomerato per gli spostamenti quotidiani, a supporto dello sviluppo centripeto degli insediamenti là dove l'offerta di vettori di mobilità sostenibile è attrattiva.



Strategia settoriale 1 Paesaggio, mobilità lenta e città spugna



Strategia 2, Sviluppo centripeto e promozione dei vettori di mobilità sostenibile.



**Completamento e messa in sicurezza
 della rete ciclopedonale Gambarogno,
 San Nazzaro (nodo) - Gerra**

Codice ARE:

..

Codice PA:

ML 8.4

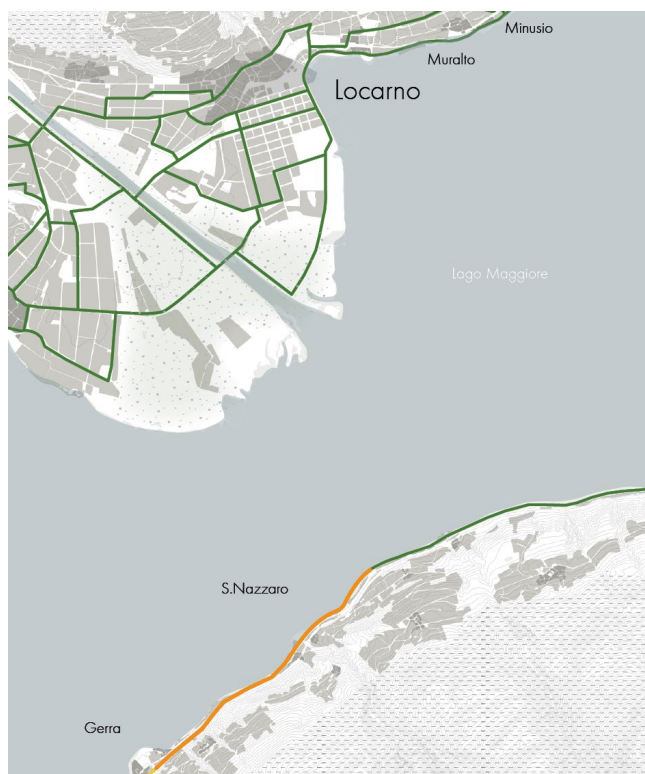
Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale ciclistico		
	5.2 Pacchetto ML		
Pacchetto di misure	ML A.2		
Correlazione con altre misure	ML 8.3 PALoc 4 e ML 8.6 PALoc 5		
Rapporto con PA precedente	ML 8.4 - PALoc 4 - lista C		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Gambarogno		
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 ciclopedonale 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 ciclopedonale 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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.



Completamento rete ML:
Losone Campagne - Zandone - Golino

Codice ARE:

..

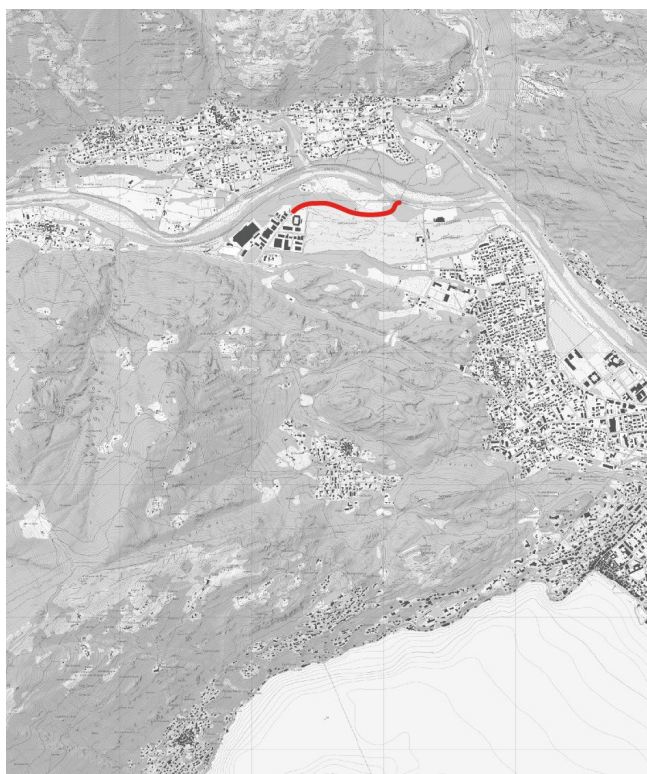
Codice PA:

ML 27

Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale ciclistico		
	5.2 Pacchetto ML		
Pacchetto di misure	ML A.2		
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 PALoc 2, 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 ciclopedonale 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 si sviluppa in parte su terreni adibiti in passato alle esercitazioni militari e per il quale è previsto un importante progetto di bonifica e valorizzazione paesaggistica commissionato da Armasuisse. Gli interventi di bonifica del sito militare sono volti ad aumentare i contenuti naturalistici del sito inventariato a livello nazionale (IFP 1806 Ponte Brolla Arcegno) attraverso la demolizione delle infrastrutture militari. Gli stessi non sono in conflitto con il futuro nuovo collegamento ciclopedonale, anzi, sono coordinati e sinergici.

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 i percorsi 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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.



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

Codice ARE:

..

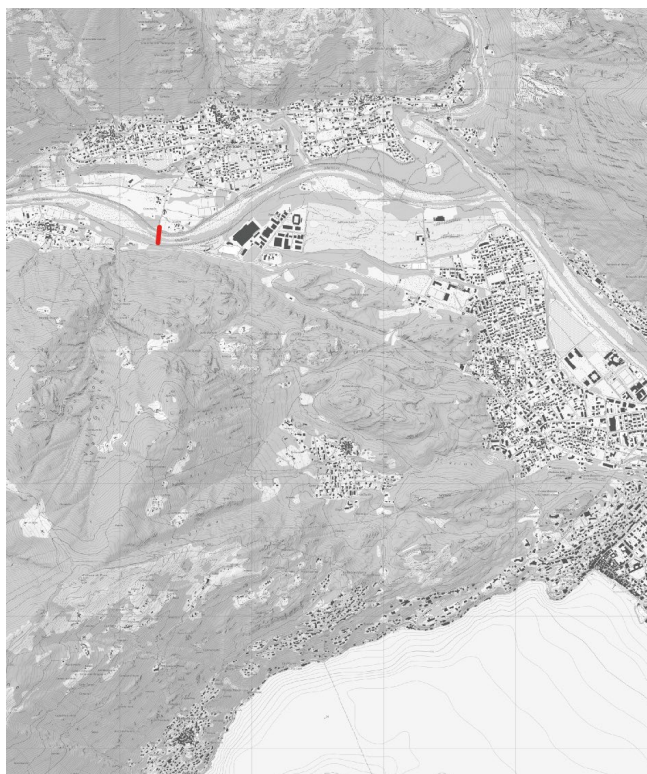
Codice PA:

ML 29

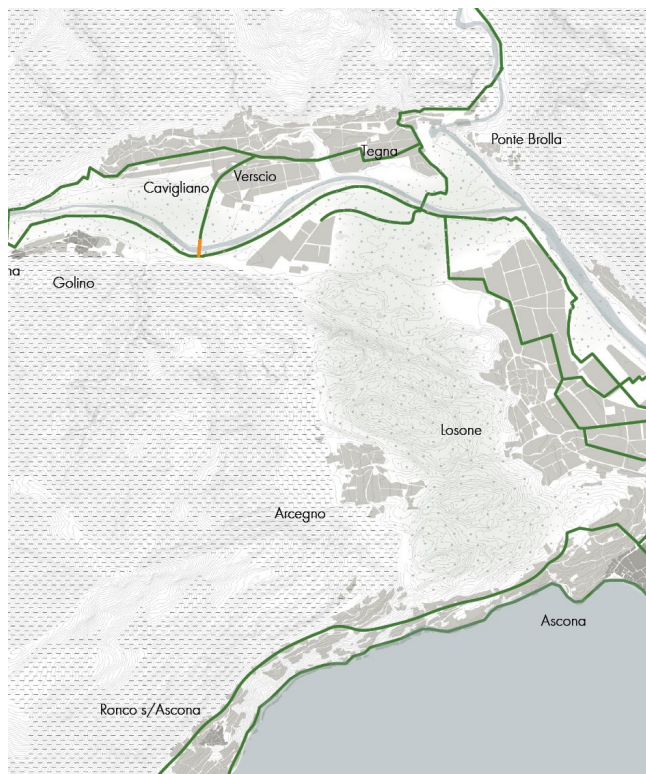
Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale ciclistico		
	5.2 Pacchetto ML		
Pacchetto di misure	ML A.2		
Correlazione con altre misure	ML 27		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	LEA Locarno		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	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 ciclopeditonale 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 utilitaria e 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 settoriale 1).



Contesto attuale in cui si inserisce la nuova passerella ciclopeditonale

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura permette di realizzare un percorso ad uso ciclopeditonale in modo diretto e sicuro tra le due sponde del fiume Melezza, collegando 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 periferici, le aree produttive (area artigianale/industriale dello Zandone di Losone) e le zone di svago ubicate ai margini del fiume Melezza.

Benefici per l'agglomerato:

- la misura migliora sensibilmente la raggiungibilità e le connessioni tra abitati periferici, le zone produttive e le aree di svago, promuovendo lo sviluppo di una rete di mobilità lenta capillare e funzionale, orientata agli spostamenti utilitari ma anche 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

Studio preliminare commissionato da LEA a disposizione

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

La misura è rilevante per il PD

La misura è da inserire nella scheda M10 *Mobilità lenta* e richiamata nella scheda R/M2 *Agglomerato del Locarnese*



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

Codice ARE:

..

Codice PA:

ML 31

Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale ciclistico		
	5.2 Pacchetto ML		
Pacchetto di misure	ML A.2		
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

☒

Confederazione in ambito PA

Confederazione in altri ambiti

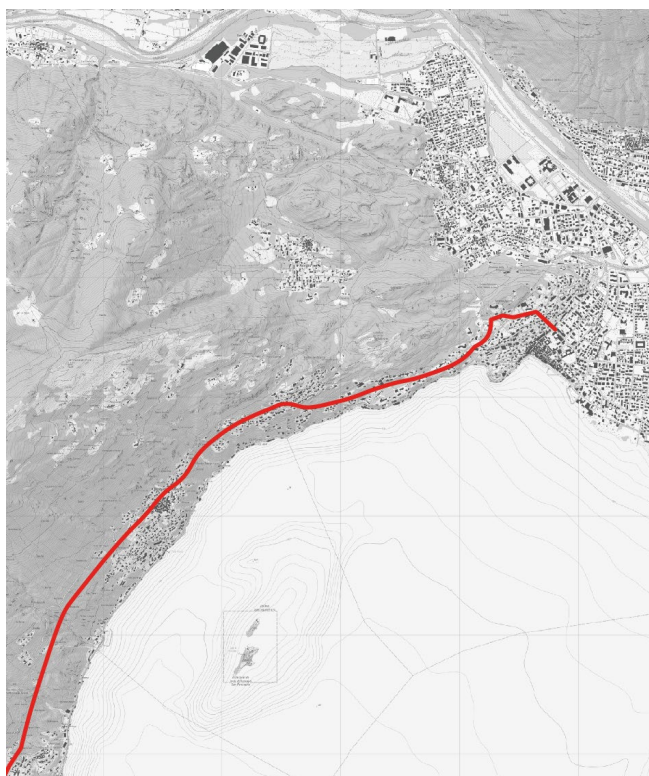
Cantone

Agglomerato CIT

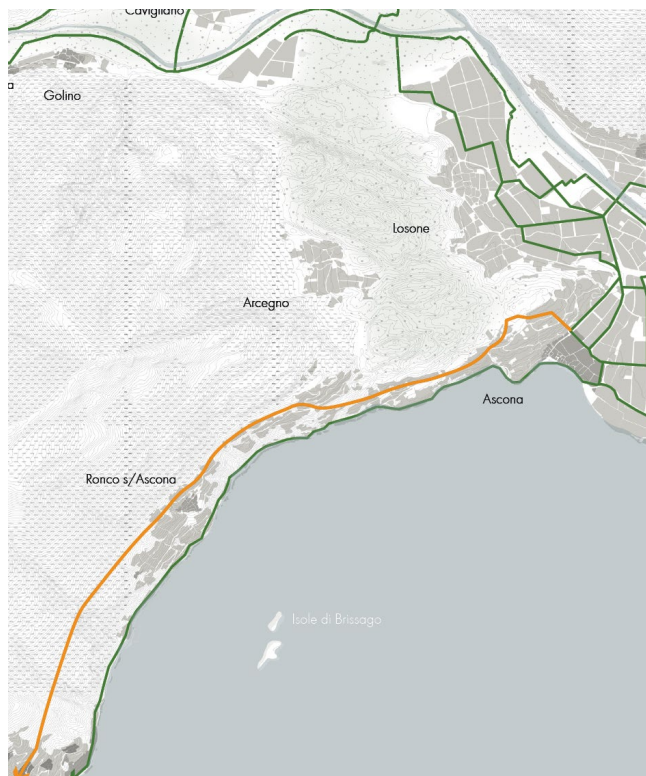
☒

Comune/i

Terzi



Ubicazione misura



Rappresentazione cartografica

DESCRIZIONE DELLA MISURA

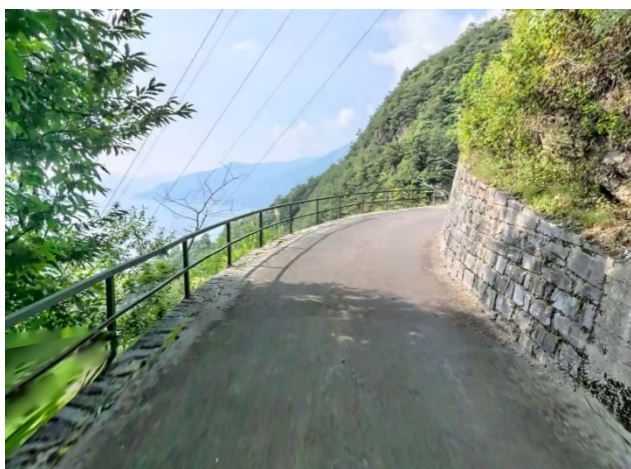
Descrizione tecnica

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 (Strategia settoriale 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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.



**Prolungamento e completamento
 passeggiata a lago:
 Vira Gambarogno, al mapp. 313 RFD**

Codice ARE:

.-

Codice PA:

ML 34

Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale		
	5.2 Pacchetto ML		
Pacchetto di misure	ML A.2		
Correlazione con altre misure	-		
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.

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

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.



Nuovo collegamento ciclopedonale sull'argine della Verzasca

Codice ARE:

..

Codice PA:

ML 36

Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale ciclistico		
	5.2 Pacchetto ML		
Pacchetto di misure	ML A.2		
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.

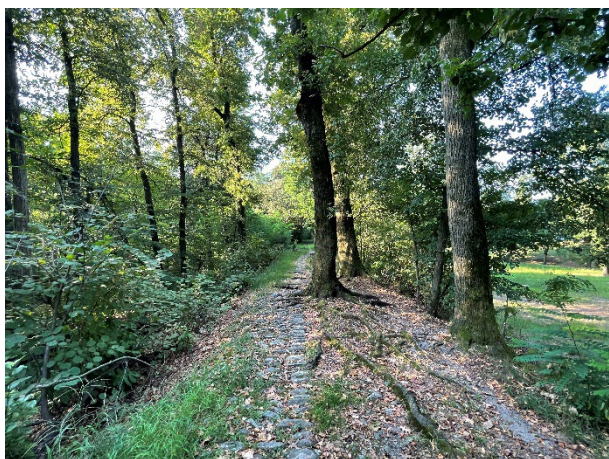
L'attuale sentiero si caratterizza per una superficie permeabile in terra, ghiaia e sassi, dove in parte la vegetazione presente ai suoi margini (arbusti, cespugli e prato verde) ha preso il sopravvento e invade il camminamento. Esso è utilizzato perlopiù da pedoni che effettuano passeggiate lungo l'argine 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 ciclopedonale dedicato di larghezza 2,50m, con posa di una pavimentazione ecosostenibile in terra stabilizzata, intesa a garantire il massimo comfort in termini di percorribilità delle biciclette e allo stesso tempo capace di inserirsi in modo adeguato nel contesto naturalistico adiacente.

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. 2'300 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 1).



Il contesto naturalistico 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 FFS 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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



Potenziamento offerta B+R presso le fermate secondarie del TP su gomma

Codice ARE:

..

Codice PA:

ML 37

Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale ciclistico		
	5.2 Pacchetto ML		
Pacchetto di misure	ML A.2		
Correlazione con altre misure	-		
Rapporto con PA precedente	ML 6 PALoc 3, ML 25 PALoc 4		
Ente responsabile	Comuni		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	165'000.- (IVA esclusa)	
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
	X	Cantone
	X	Agglomerato CIT
	X	Comune/i
		Terzi



Esempio di postazione B+R a Losone

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede la creazione di 55 nuovi stalli per biciclette presso le fermate secondarie del trasporto pubblico su gomma nelle zone periferiche dell'agglomerato, al fine di aumentare l'accessibilità dei bacini di utenza discosti dalle fermate del TP, migliorando l'attrattività degli interscambi tra bici-bus per gli spostamenti utilitari e di svago.

In particolare, si prevede l'adozione di uno standard comune di realizzazione (stalli coperti e illuminati con possibilità di legare il telaio) che favorisce il comfort dell'utente, il mantenimento in buono stato delle biciclette in caso di maltempo, la possibilità di posteggio per tutte le tipologie di biciclette e un'adeguata protezione contro i furti (biciclette elettriche).

Relazione con altre misure

La realizzazione di nuovi stalli per biciclette alle fermate secondarie del TP costituisce un terzo pacchetto di fermate che si inserisce nella strategia di promozione dell'intermodalità già sviluppata dalle misure PALoc 3 "Promozione della mobilità combinata TP su gomma/mobilità lenta: Bike & Ride (B+R) presso le principali fermate TP e attrattori" (fermate principali) e PALoc 4 "Potenziamento offerta B+R" (fermate ferroviarie).

Impatto ambientale

La misura riduce le emissioni inquinanti dovute al traffico individuale motorizzato a causa di una ripartizione modale più favorevole alla mobilità lenta, grazie al miglioramento dell'infrastruttura di parcheggio per biciclette a scopo pendolare / utilitario, incentivando l'intermodalità.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura permette di incrementare il numero e la qualità degli stalli di sosta dedicati alle biciclette presso le fermate secondarie dell'agglomerato favorendo l'intermodalità con il trasporto pubblico su gomma. La possibilità di parcheggiare la bicicletta in modo confortevole e sicuro è infatti una condizione importante per lo sviluppo della mobilità ciclabile quotidiana.

La misura contribuisce a sgravare la rete stradale dal traffico automobilistico, incentivando l'integrazione della mobilità lenta nella catena di mobilità (primo e ultimo chilometro), agevolando l'interscambio modale bici-bus, diminuendo la quantità di incidenti su strada (riduzione numero di veicoli sulle strade a favore della ML) e riducendo le emissioni ambientali.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Lista preliminare delle fermate interessate dall'implementazione della misura:

- Aurigeno, Moghegno
- Contone, Posta
- Gordola, Nord
- Gordola, Gnesa
- Lodano
- Quartino, Chiesa
- Someo

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna



Pacchetto forfettario:
interventi infrastrutturali per il
completamento della rete ML - lista B

Codice ARE:

.-

Pacchetto forfettario:

ML B

Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale e ciclistico
	5.2 Pacchetto ML
Priorità	B (2032-2035)
Costi computabili	7'800'000 .- (IVA esclusa)

ELENCO MISURE PACCHETTO

- ML 8.6 Completamento e messa in sicurezza rete ciclopedonale Gambarogno, Gerra - Dirinella 5'000'000.-
- ML 30 Completamento e messa in sicurezza rete ML, separazione pedoni-bici lungo Via alla Riva 2'800'000.-

RELAZIONE DEL PACCHETTO CON LE STRATEGIE SETTORIALI

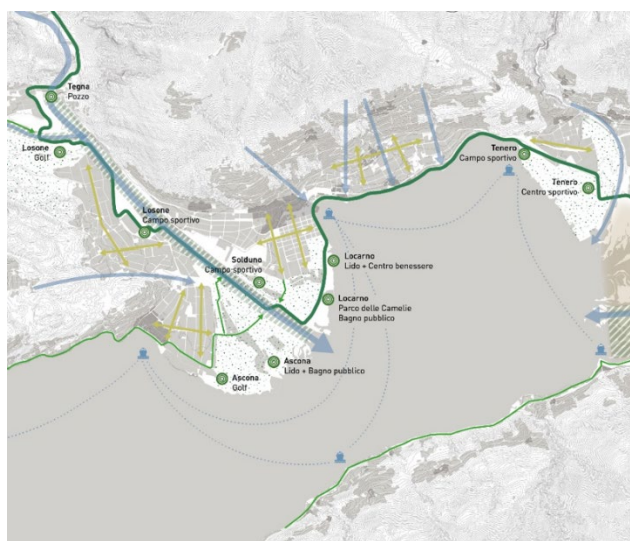
Il PALoc 5 propone una rete ciclabile differenziata tra percorsi utilitari e di svago, con due assi principali ben integrati nel contesto urbano e supportati da percorsi secondari per completare la rete. Questa visione risponde alla crescente domanda di mobilità lenta, migliorando l'accessibilità al polo urbano e valorizzando le caratteristiche topografiche e climatiche del Locarnese.

Nonostante gli sforzi compiuti nelle precedenti generazioni di PA per rafforzare la mobilità lenta, permangono criticità, soprattutto lungo i percorsi di svago. Grazie alle misure inserite nel pacchetto ML B con orizzonte di realizzazione 2032-2035 (priorità B), il PALoc 5 mira a superare quelle difficoltà che le misure del pacchetto ML A (orizzonte temporale 2028-2031) non hanno potuto risolvere.

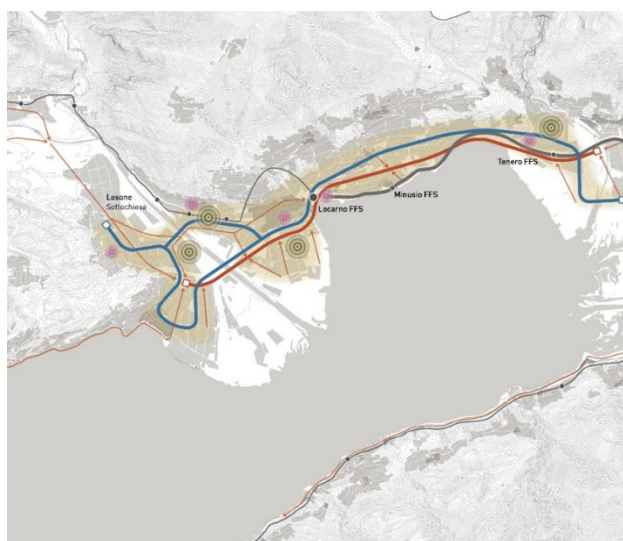
Questo spostamento temporale riflette una pianificazione graduale, che consente di affrontare le criticità residue e potenziare ulteriormente la rete ciclopedonale con interventi infrastrutturali mirati.

Anche le misure del pacchetto ML B si inseriscono sempre nella Strategia 1, "Paesaggio, mobilità lenta e città spugna", puntando a consolidare gli interventi già avviati con il pacchetto ML A e a proseguire la valorizzazione di rive, laghi e golene, insieme alla pianificazione del verde urbano e alla mitigazione delle isole di calore.

Analogamente, anche il pacchetto ML B contribuisce al rafforzamento della Strategia 2, "Sviluppo centripeto e promozione dei vettori di mobilità sostenibile", con l'obiettivo di consolidare ulteriormente la rete di trasporto pubblico e di mobilità lenta utilitaria, sia nelle aree centrali sia in quelle periferiche, garantendo continuità e sostenibilità nel lungo periodo.



Strategia settoriale 1 Paesaggio, mobilità lenta e città spugna



Strategia 2, Sviluppo centripeto e promozione dei vettori di mobilità sostenibile.



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

Codice ARE:

..

Codice PA:

ML 8.6

Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale ciclistico		
	5.2 Pacchetto ML		
Pacchetto di misure	ML B		
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 ciclopedonale 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 ciclopedonale 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 i percorsi 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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.



**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		
	5.2 Pacchetto ML		
Pacchetto di misure	ML B		
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 le 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 calcestre 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.

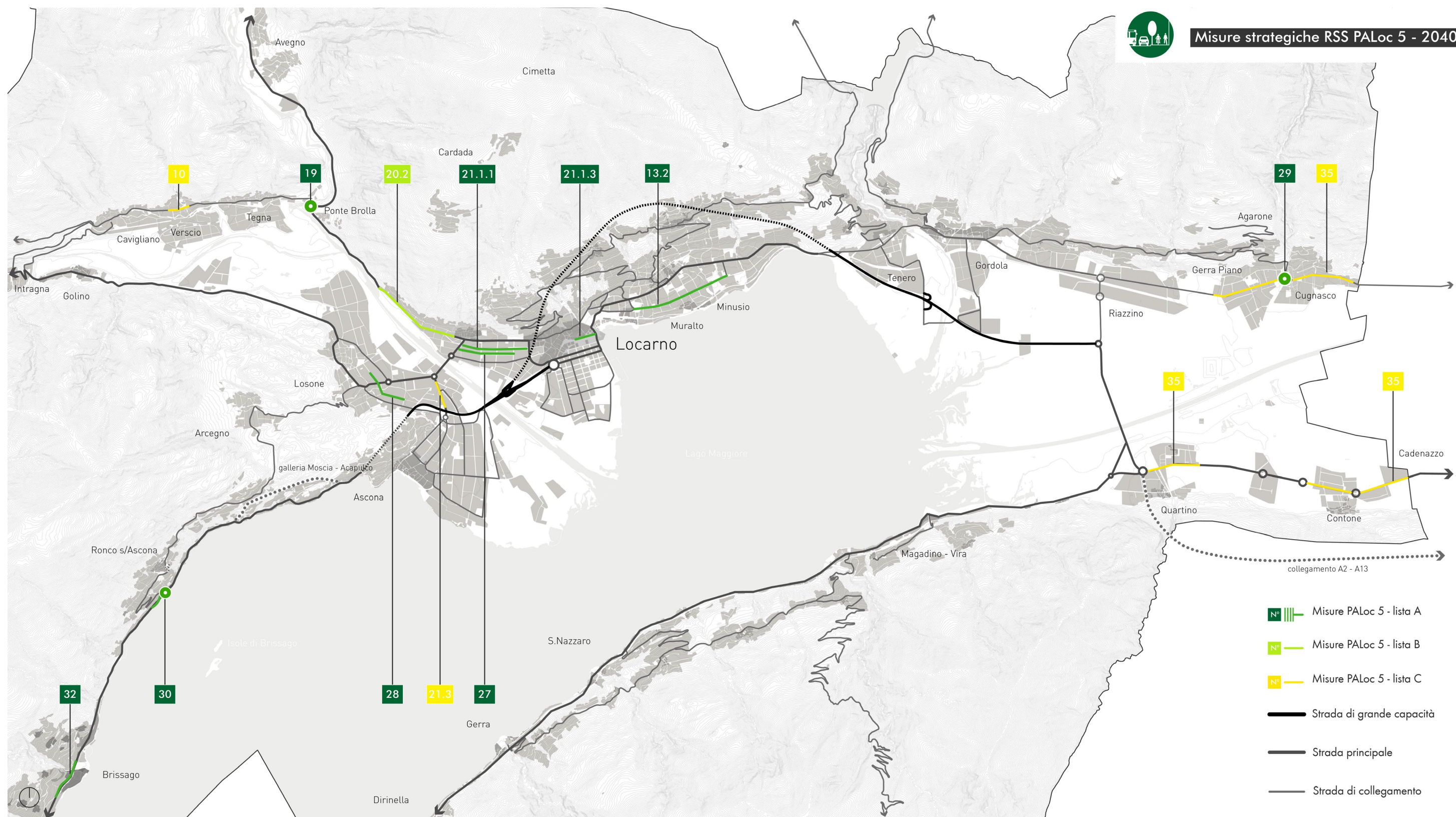
RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.

PALOC 5 | SCHEDE SULLE MISURE



RIQUALIFICA E SICUREZZA SPAZIO STRADALE (RSS)



Misure strategiche - riqualifica e sicurezza spazio stradale



**Riorganizzazione della viabilità
 e del nodo importante del TP
 di Ponte Brolla**

Codice ARE:

5113.3.034

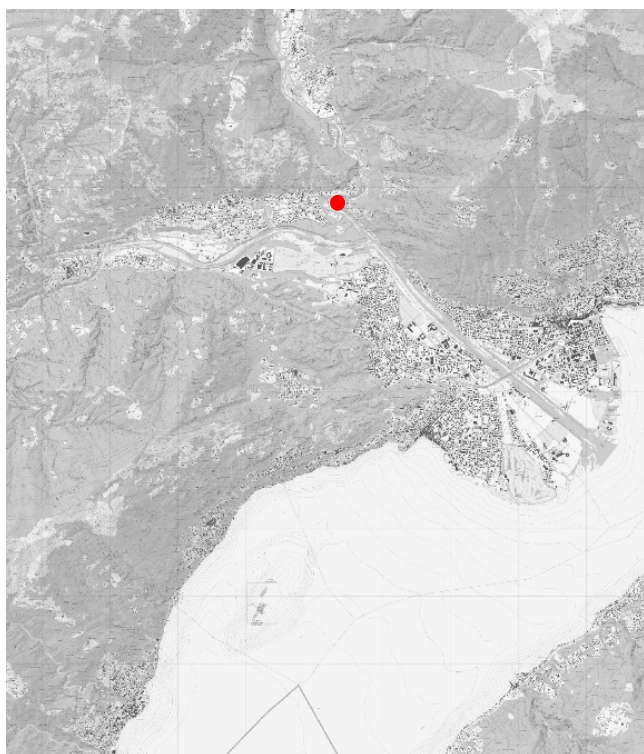
Codice PA:

RSS 19

Categoria e sottocategoria della misura	3 Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale		
	3.2 Tratto stradale		
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	RSS 20.2 (lista B)		
Rapporto con PA precedente	TIM 19 - PALoc3 - lista A		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni e FART		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	10'325'000.- (IVA esclusa)	
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
	X	Cantone
	X	Agglomerato CIT
		Comune/i
	X	Terzi (FART) (CHF 1'120'000.- non imputabili)



Ubicazione misura



Contesto attuale

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

L'opera è ripresa dalla misura PALoc 3 TIM 19 "Riorganizzazione della viabilità e del nodo importante del TP di Ponte Brolla", in quanto non realizzata entro i termini fissati (31.12.2025), ma tutt'ora centrale e necessaria per l'intero agglomerato. L'intervento è finalizzato a migliorare l'intermodalità alla fermata del trasporto pubblico a Ponte Brolla, attraverso la creazione di un Park & Ride e Bike & Ride, l'adeguamento delle fermate bus, la messa in sicurezza dei passaggi pedonali, delle relazioni di mobilità lenta e della gestione veicolare.

L'integrazione del P+R e B+R al nodo d'interscambio di Ponte Brolla è parte della strategia di potenziamento del TP all'interno di un contesto territoriale più ampio, in particolare in relazione all'aumento della cadenza dei bus della linea 315 "Locarno - Ponte Brolla - Maggia - Cevio - Caviglioglio" ogni 30' da/per la Valle Maggia e all'introduzione della cadenza semioraria da/per Intragna prevista nel 2027 (PROSSIF 2035), con l'obiettivo di ridurre il numero di veicoli in circolazione da/per l'agglomerato di Locarno a favore del TP.

Lo stato attuale delle infrastrutture di mobilità non permette di sfruttare al pieno il potenziale di questo nodo del trasporto pubblico a causa di un numero inadeguato di posteggi per permettere il cambio di vettore (TIM-TP) in entrata all'agglomerato, della scarsa sicurezza negli spostamenti pedonali nel nodo e nelle immediate vicinanze, come pure della gestione veicolare da/per le Terre di Pedemonte /Onsernone attualmente problematica.

Rispetto a quanto presentato con la terza generazione, la misura è stata aggiornata e sono stati estesi i limiti d'opera, includendo l'adeguamento delle fermate bus, il passaggio pedonale su Via Vallemaggia, la realizzazione dell'allargamento in curva e l'adeguamento del passaggio pedonale su Via Cantonale.

La nuova impostazione consente di rispondere alle esigenze del comparto. L'intervento considera tutti i vettori di trasporto, migliorando sia la sicurezza e l'attrattività del nodo strategico del trasporto pubblico, sia la qualità degli accessi ciclopedonali nelle sue vicinanze e verso di esso.



Visualizzazione nodo Ponte Brolla

Relazione con altre misure

Il presente intervento è correlato alle misure PALoc 4 TIM 20.1 "Messa in sicurezza della viabilità: tratta Solduno - Ponte Brolla" (lista A) e PALoc 5 RSS 20.2 "Messa in sicurezza viabilità: Solduno - Ponte Brolla (Solduno - Fontana Marcia)" (lista B), contribuendo alla messa in sicurezza e alla riqualifica dell'intero tratto stradale compreso tra Solduno e Ponte Brolla.

La misura è anche relazionata al potenziamento dell'offerta regionale della ferrovia FART delle stazioni tra Locarno e Intragna (PROSSIF 2035).

Impatto ambientale

La misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP/ML a favore del TP e della ML. Il progetto definitivo è accompagnato da una valutazione ambientale, sebbene l'impianto non sia sottoposto ad esame di impatto ambientale. In fase di cantiere sono da rispettare i provvedimenti standard a tutela delle acque superficiali, protezione dalle vibrazioni.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Il miglioramento della qualità del sistema di trasporto promosso dalla misura (rete TP, rete stradale e mobilità lenta) contribuisce ad aumentare la sicurezza per pedoni / ciclisti, per gli utenti del TP su rotaia (ferrovia delle Centovalli) e su gomma (linea bus regionale 315 Locarno - Ponte Brolla - Maggia - Cevio - Cavigno) e per gli automobilisti, in sinergia con quanto promosso dalla strategia 3 e 4 del PALoc 5. Il contenimento del TIM a favore degli altri vettori di trasporto sostenibile permette inoltre di ridurre le emissioni ambientali.

DATI QUANTITATIVI

I geodati relativi alla presente misura sono forniti a parte

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Il progetto definitivo, commissionato dal Dipartimento del territorio, è a disposizione.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.

SCADENZIARIO

- Pubblicazione del progetto: 2026
- Avvio lavori: 2028



Interventi di riqualifica e contenimento TIM - lista A

Codice ARE:

.-

Pacchetto forfettario:

RSS A.1

Categoria e sottocategoria della misura	3 Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale
	3.4 Pacchetto RSS
Priorità	A (2028-2031)
Costi computabili	15'730'000 .- (IVA esclusa)

ELENCO MISURE PACCHETTO

• RSS 13.2	Riqualifica urbana e contenimento TIM: Via Simen, Minusio - Via Nessi, Muralto	3'060'000.-
• RSS 21.1.1	Riqualifica multimodale asse urbano principale: Via Franzoni, Locarno	3'945'000.-
• RSS 21.1.3	Riqualifica urbana e contenimento TIM (Largo F. Zorzi, Locarno)	3'200'000.-
• RSS 28	Riqualifica urbana comparto Barchee-Migiome a Losone - strada ciclabile - ZONA 30 - arredo urbano	1'965'000.-
• RSS 32	Riqualifica asse urbano principale in attraversamento nucleo di Brissago	3'560'000.-

RELAZIONE DEL PACCHETTO CON LE STRATEGIE SETTORIALI

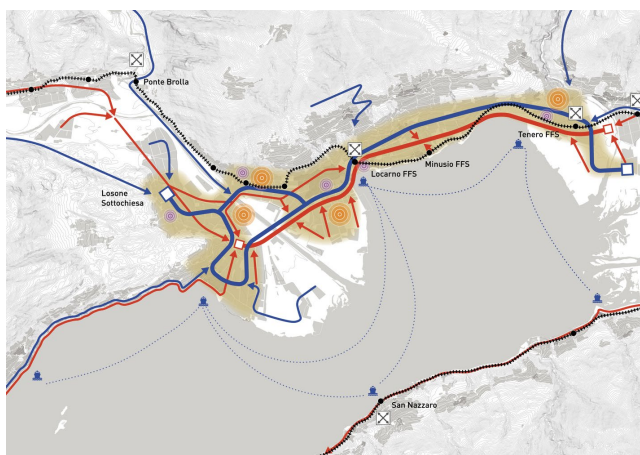
Il contenimento del traffico individuale motorizzato (TIM) è stato un elemento cardine dei precedenti PA, con misure mirate a canalizzare il traffico lungo gli assi principali, sgravando la rete secondaria nei quartieri residenziali e favorendo un utilizzo multimodale dei vettori di mobilità sostenibile.

Nel PALoc 5, si mira a consolidare i risultati raggiunti, intervenendo lungo ulteriori assi urbani interni al tessuto edificato, giudicati strategici per promuovere la mobilità sostenibile in stretta relazione con lo sviluppo qualitativo degli insediamenti.

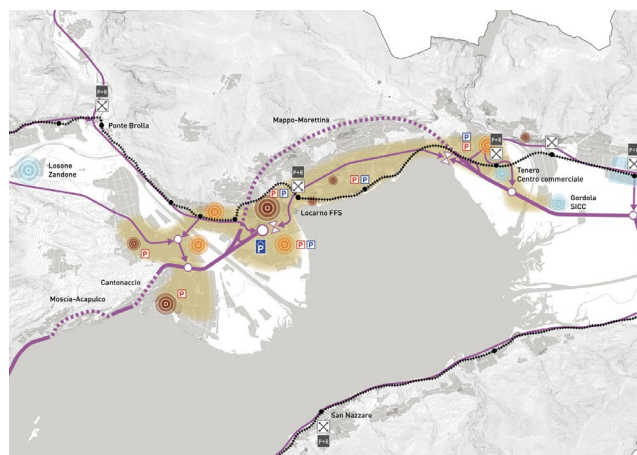
Le misure previste nel PALoc 5 includono interventi di riqualifica multimodale degli spazi urbani, che bilanciano le esigenze di traffico motorizzato, trasporto pubblico e mobilità lenta, rendendo gli spazi più attrattivi e accessibili.

La promozione della mobilità lenta si realizza tramite la riduzione del calibro stradale, l'introduzione di ZONE 30, strade ciclabili e spazi condivisi, incentivando gli spostamenti a piedi e in bicicletta. La valorizzazione e rigenerazione del contesto urbano è garantita da elementi di arredo di qualità, pavimentazioni drenanti e un incremento del verde urbano, contribuendo a diminuire il riverbero del calore, a ridurre la temperatura urbana complessiva e a migliorare la vivibilità dei centri abitati.

Queste azioni si integrano sia nella Strategia settoriale 2, volta a favorire lo sviluppo centripeto e a promuovere i vettori di mobilità sostenibile, garantendo continuità e sostenibilità nel lungo periodo, sia nella Strategia settoriale 3 che promuove la riqualifica urbana ed il contenimento del traffico individuale motorizzato. Ciò grazie in particolare agli interventi che migliorano i fronti edificati, ottimizzano la gestione dei posteggi, riqualificano gli assi urbani strategici e introduce elementi qualitativi volti a promuovere il verde e la permeabilità dello spazio pubblico e che contribuiscono alla riduzione delle emissioni nocive e alla sostenibilità degli spazi urbani.



Strategia 2 "Sviluppo centripeto e promozione dei vettori di mobilità sostenibile"



Strategia 3 "Contenimento TIM e riqualifica degli assi urbani"



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

Codice ARE:

5113.4.020

Codice PA:

RSS 13.2

Categoria e sottocategoria della misura	3 Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale		
	3.4 Pacchetto RSS		
Pacchetto di misure	RSS A.1		
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	X	Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
	X	Cantone
	X	Agglomerato CIT
	X	Comune/i
		Terzi



Ubicazione misura



Esempio di strada ciclabile a Basilea

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

A seguito dell'esito della procedura di pubblicazione relativa alla misura TIM 13.1, presentata nel PALoc 3 in lista A (i ricorsi interposti da alcuni privati sono stati accolti, impedendo l'implementazione dell'opera come prevista), la misura TIM 13.2 del PALoc 4 (lista B) è stata ripresa e rivisitata.

Essa prevede di ridefinire l'assetto stradale di Via R. Simen (Minusio) - Via G.G. Nessi (Muralto), riducendo il calibro veicolare a 5,20 m (5,60 m in presenza di zone di scambio del BUS), abbassando il limite di velocità a 30 km/h e introducendo un senso unico Est>Ovest in corrispondenza del Centro Elisarion, così da ridurre in modo tangibile il traffico di transito Ovest>Est. L'intervento è completato con l'implementazione di una strada ciclabile lungo l'intero asse, in linea con la nuova visione di mobilità ciclabile promossa dal PALoc 5.

La misura contribuisce alla riduzione del TIM e risponde alle esigenze di miglioramento della sicurezza e della qualità di vita nei quartieri dell'agglomerato, favorendo insediamenti di qualità in un contesto ben servito dal TP e dalla mobilità lenta.

Completando e rafforzando il processo di riqualifica multimodale degli assi urbani avviato con i PA precedenti, la misura si allinea alla Strategia settoriale 3 e promuove gli spostamenti ciclabili utilitari in un'ampia porzione di Muralto e Minusio.



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 sia il volume di traffico, sia 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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.



Riqualifica multimodale asse urbano principale:
Via Franzoni, Locarno

Codice ARE:

5113.4.022

Codice PA:

RSS 21.1.1

Categoria e sottocategoria della misura	3 Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale		
	3.4 Pacchetto RSS		
Pacchetto di misure	RSS A.1		
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



Situazione attuale Via Franzoni

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 la 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.

La gestione dei flussi veicolari unidirezionali è prevista ai margini dello spazio pubblico, mentre la zona centrale, valorizzata da un contesto verde di qualità, è destinata alla mobilità lenta.

La misura permette di caratterizzare le singole tratte dell'asse, evidenziando il contesto, e incentivando l'utilizzo delle riserve insediative per un uso misto. 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.



Esempio di riqualifica a Bioggio – Enrico Sassi architetto

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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

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		
	3.4 Pacchetto RSS		
Pacchetto di misure	RSS A.1		
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	☒	Confederazione in ambito PA	
	☐	Confederazione in altri ambiti	
	☐	Cantone	
	☐	Agglomerato CIT	
	☒	Comune/i	
	☐	Terzi	



Ubicazione misura



Visualizzazione "La Belle Époque"

DESCRIZIONE DELLA MISURA

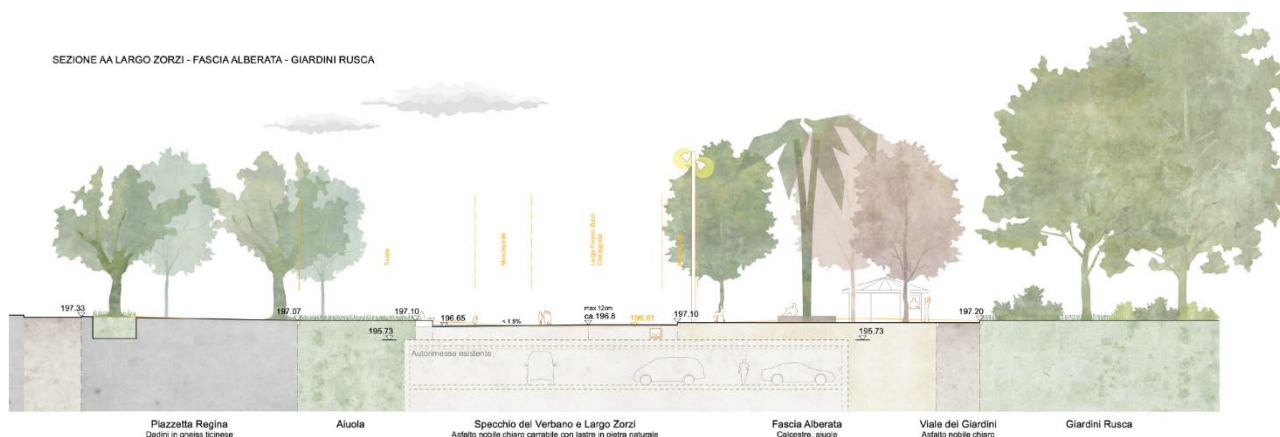
Descrizione tecnica

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 Studio WE architettura e Pool Architekten.

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.



Sezione tipo Largo Zorzi - progetto "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 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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.



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

Codice ARE:

-

Codice PA:

RSS 28

Categoria e sottocategoria della misura	3 Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale		
	3.4 Pacchetto RSS		
Pacchetto di misure	RSS A.1		
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



Visualizzazione possibile riqualifica in Via Migiome

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

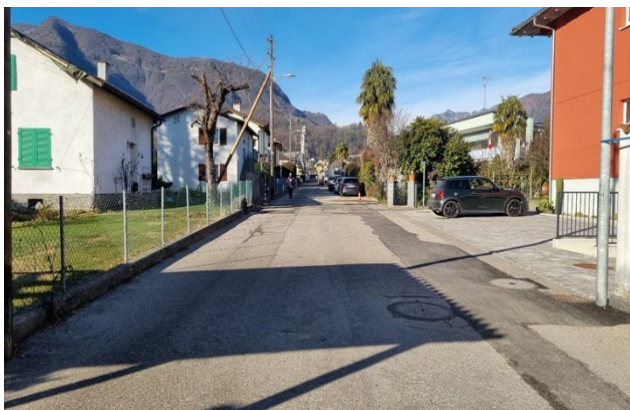
La misura prevede la riqualifica urbana dell'asse Via Barchee-Via Migione, tipiche strade di quartiere ad uso locale, già oggi inserite lungo un itinerario ciclabile di interesse regionale (R Lo 1).

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 "strada ciclabile" 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 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 Migione 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

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

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		
	3.4 Pacchetto RSS		
Pacchetto di misure	RSS A.1		
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	X	Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
	X	Cantone
	X	Agglomerato CIT
	X	Comune/i
		Terzi



Ubicazione misura



Visualizzazione riqualifica della strada cantonale litoranea PA13 di Brissago

DESCRIZIONE DELLA MISURA

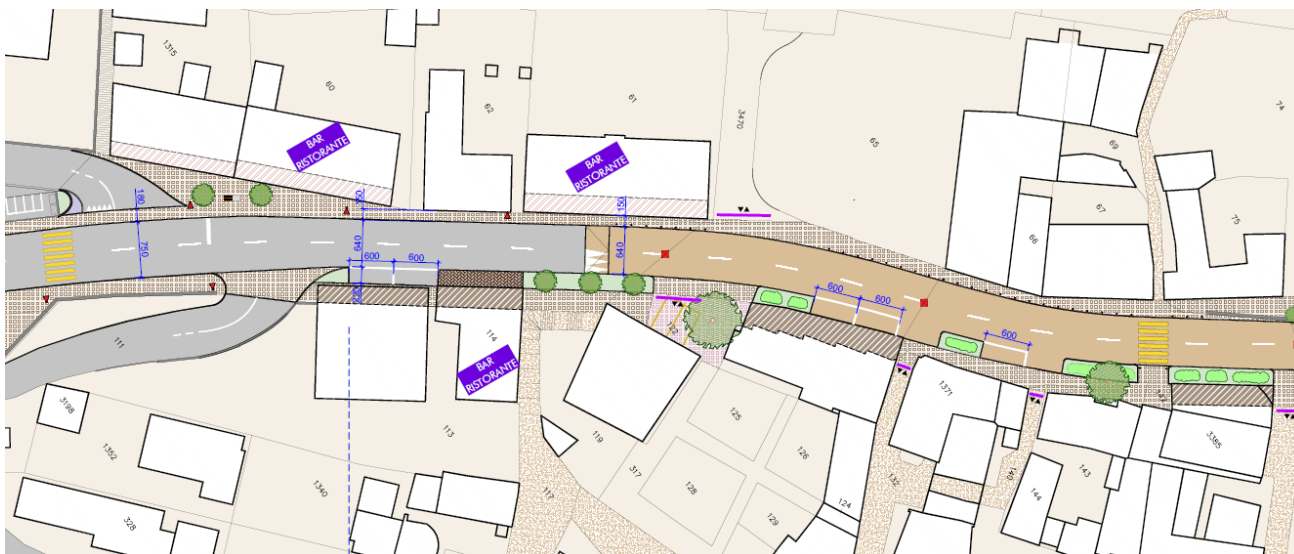
Descrizione tecnica

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.



Planimetria 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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.



Interventi di messa in sicurezza - lista A

Codice ARE:

.-

Pacchetto forfettario:

RSS A.2

Categoria e sottocategoria della misura	3 Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale
	3.4 Pacchetto RSS
Priorità	A (2028-2031)
Costi computabili	1'785'000 .- (IVA esclusa)

ELENCO MISURE PACCHETTO

• RSS 27	Introduzione zona incontro in Via Pioda a Locarno	815'000.-
• RSS 29	Messa in sicurezza rete: intersezione P13 - S410 - Via Mondelle Cugnasco-Gerra	120'000.-
• RSS 30	Nuovo concetto di moderazione del traffico a Porto Ronco	850'000.-

RELAZIONE DEL PACCHETTO CON LE STRATEGIE SETTORIALI

Il pacchetto RSS A.2 si compone di misure ritenute prioritarie (e quindi proposte per l'orizzonte temporale 2028-2031 - lista A), destinate a migliorare la sicurezza generale e la qualità urbana attraverso interventi mirati su spazi centrali strategici e punti critici della rete viaria.

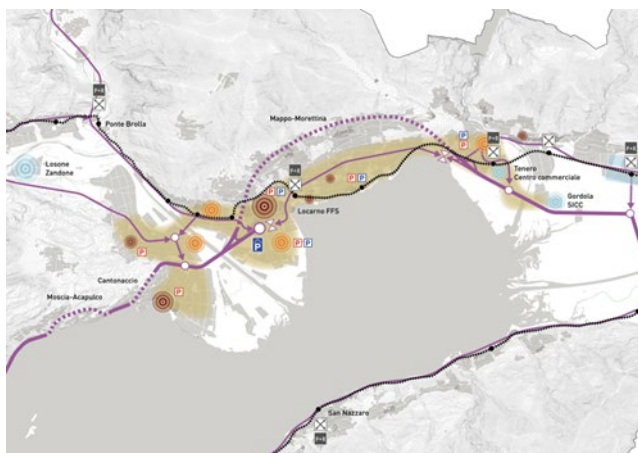
Questi interventi si integrano con azioni di moderazione, gestione del traffico e riqualifica dello spazio pubblico, contribuendo al consolidamento delle Strategie settoriali 3 e 4 del PALoc 5.

La Strategia 3, consolidata da ormai tre generazioni, si concentra sulla gestione strutturata della rete viaria, orientando il traffico sugli assi principali e liberando la rete secondaria per un utilizzo multimodale, in linea con le funzioni e le gerarchie previste. Essa costituisce la premessa fondamentale per contenere il traffico individuale motorizzato e favorire lo sviluppo di quartieri più sicuri, tranquilli e fruibili, per promuovere lo sviluppo di insediamenti nelle zone centrali ed incentivare la qualità architettonica e urbanistica del tessuto urbano.

Nel PALoc 5, la Strategia 3 è ulteriormente rafforzata con interventi che migliorano i fronti edificati, la gestione dei posteggi e la riqualificazione di assi urbani strategici, introducendo elementi qualitativi volti a promuovere il verde e la permeabilità dello spazio pubblico, che contribuiscono alla riduzione delle emissioni nocive e alla sostenibilità degli spazi urbani.

La Strategia 4, introdotta nel PALoc 5 su suggerimento dell'ARE, è complementare e pone il focus sulle esigenze di sicurezza non ancora risolte, attraverso interventi puntuali lungo i segmenti o in corrispondenza dei nodi della rete viaria, giudicati critici.

Queste azioni garantiscono un approccio più integrato e sistemico, migliorano sia la sicurezza generale sia la qualità complessiva dell'agglomerato, e forniscono un contributo rilevante per favorire la riqualifica di alcuni spazi centrali dell'agglomerato ritenuti strategici.



Strategia 3 "Contenimento TIM e rigenerazione degli assi urbani "



Strategia 4 "Sicurezza generale".



Introduzione zona incontro in Via Pioda a Locarno

Codice ARE:

-

Codice PA:

RSS 27

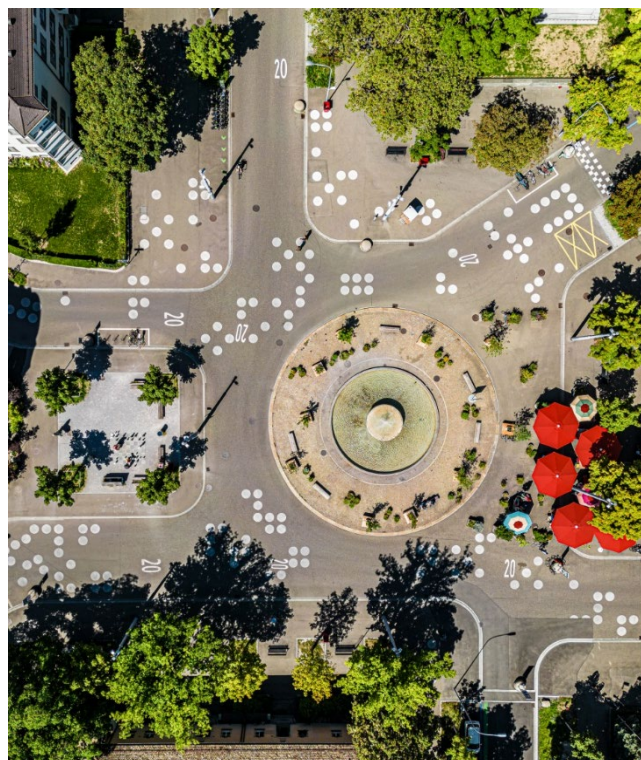
Categoria e sottocategoria della misura	3 Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale		
	3.4 Pacchetto RSS		
Pacchetto di misure	RSS A.2		
Correlazione con altre misure	IN 12, RSS 21.1.1, P10		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Locarno		
Altri Enti coinvolti	-		
Priorità	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



Esempio di zona di incontro - Bullingerplatz Zurigo

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, dove le condizioni di sicurezza sono giudicate adeguate e la qualità 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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.



Messa in sicurezza e riqualifica della 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		
	3.4 Pacchetto RSS		
Pacchetto di misure	RSS A.2		
Correlazione con altre misure	TP 15, TP 18 e TP 22		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PALoc 5		
Ente responsabile	Cugnasco-Gerra		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 - 2035		

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



Contesto attuale

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede la riqualifica del segmento di strada in attraversamento dell'abitato tramite misure di moderazione del traffico, favorendo 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.

Essa fornisce una risposta tecnica alle richieste locali, 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), e fornisce un contributo per migliorare la sicurezza generale e consolidare la Strategia settoriale 4.

Oltre a migliorare le condizioni di viabilità e di 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 riqualifica dello spazio stradale e la conduzione del trasporto pubblico su gomma: linea regionale 311 (Locarno-Bellinzona) e linea regionale 322 (Tenero-Medoscio-Cugnasco-Aeroporto di Locarno).

Si tratta di una nuova misura, proposta in lista B nel PALoc 5 in considerazione dello stato attuale delle riflessioni e della necessità di consolidare le scelte progettuali.



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 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 (Locarno-Bellinzona) e linea linea regionale 322 (Tenero-Medoscio-Cugnasco-Aeroporto di Locarno).

La misura comporta una 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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.



Nuovo concetto di moderazione del traffico a Porto Ronco

Codice ARE:

-

Codice PA:

RSS 30

Categoria e sottocategoria della misura	3 Riqualfica / sicurezza dello spazio stradale		
	3.4 Pacchetto RSS		
Pacchetto di misure	RSS A.2		
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



Esempio di intervento di riqualfica lungo la strada cantonale a Vira Gambarogno

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

L'intervento si inserisce in un contesto delicato e sensibile, caratterizzato dalla presenza di un nucleo storico attraversato da una strada cantonale litoranea di importanza internazionale, percorsa quotidianamente da oltre 15'000 veicoli, con forte componente pendolare e turistica.

La misura prevede il completamento della riqualifica del segmento di strada litoranea PA13 in avvicinamento al nucleo storico di Porto Ronco, con l'obiettivo di moderare il flusso veicolare lungo la direttrice principale e favorire il miglioramento della fluidità dell'innesto veicolare da/per l'abitato di Ronco s. Ascona (Via Ronco).

La configurazione attuale di questo nodo, caratterizzata da una curva ad ampio raggio e da un cambio di pendenza, riduce la visibilità e complica la percezione tempestiva dell'ambiente stradale da parte degli automobilisti che transitano lungo la litoranea, penalizzando di riflesso l'inserimento del flusso veicolare secondario e contribuendo potenzialmente al rischio di incidenti.

Oltre a migliorare le condizioni di viabilità e di sicurezza al nodo, l'intervento è pure destinato a favorire la sicurezza delle relazioni pedonali trasversali, giudicate ancora precarie e non soddisfacenti (in particolare per il flusso di pedoni che da Via Ronco vuole raggiungere il marciapiede ubicato a valle della strada litoranea), e il generale abbassamento delle velocità di circolazione lungo tutto il segmento di strada litoranea in avvicinamento al nucleo storico di Porto Ronco.

Si tratta di una nuova misura, proposta in lista A nel PALoc 5 in considerazione del suo contributo per la sicurezza generale, per la viabilità e per il miglioramento della fruibilità dello spazio stradale, coerentemente con 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 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) e linea locale 8 (Brissago - Ronco s. Ascona).

La misura comporta una 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 disponibile.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.



Interventi di messa in sicurezza - lista B

Codice ARE:

.-

Pacchetto forfettario

RSS B

Categoria e sottocategoria della misura	3 Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale
	3.4 Pacchetto RSS
Priorità	B (2032-2035)
Costi computabili	4'860'000 .-

MISURA PACCHETTO

- RSS 20.2 Messa in sicurezza viabilità: Solduno - Ponte Brolla (Solduno - Fontana Marcia) 4'860'000.-

RELAZIONE DEL PACCHETTO CON LE STRATEGIE SETTORIALI

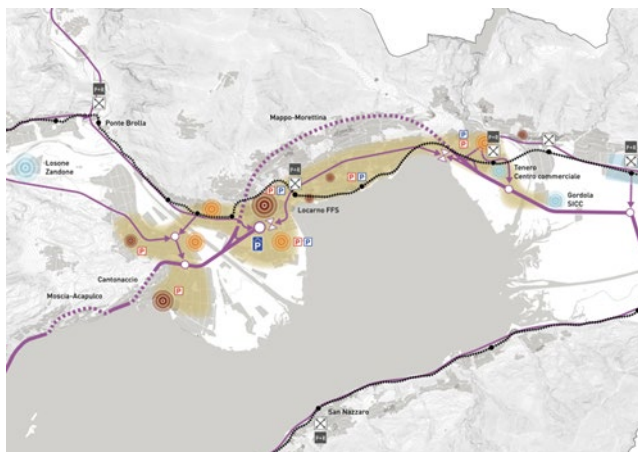
Il pacchetto RSS B si compone di una misura ritenuta complementare (e quindi proposta per l'orizzonte temporale 2032-2035 - lista B), destinata a migliorare la sicurezza generale e la qualità urbana attraverso interventi su punti critici della rete viaria che le misure del pacchetto RSS A.2 (orizzonte temporale 2028-2031 - lista A) non hanno potuto risolvere.

Questo spostamento temporale riflette una pianificazione graduale, che consente di affrontare le criticità residue e migliorare ulteriormente la sicurezza generale con interventi infrastrutturali mirati.

Anche la misura del pacchetto RSS B si inserisce nella Strategia 3, "Contenimento TIM e rigenerazione degli assi urbani", puntando a favorire una gestione strutturata della rete viaria e ad orientare il traffico sugli assi principali, così da liberare la rete secondaria per un utilizzo multimodale e maggiormente sostenibile, in linea con le funzioni e le gerarchie previste.

In analogia al pacchetto RSS A.2, anche il pacchetto RSS B contribuisce al rafforzamento della Strategia 4, "Sicurezza generale", con l'obiettivo di migliorare sia la sicurezza generale sia la qualità complessiva dell'agglomerato.

Esso fornisce un contributo rilevante a favore di alcuni segmenti stradali ubicati ai margini dell'agglomerato, ma ritenuti comunque strategici per garantire continuità e sostenibilità nel lungo periodo al processo di evoluzione della regione del Locarnese.



Strategia 3 "Contenimento TIM e rigenerazione degli assi urbani"





**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		
	3.4 Pacchetto RSS		
Pacchetto di misure	RSS B		
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	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato CIT	
		Comune/i	
		Terzi	



Ubicazione misura



Esempio di allargamento puntuale della carreggiata

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

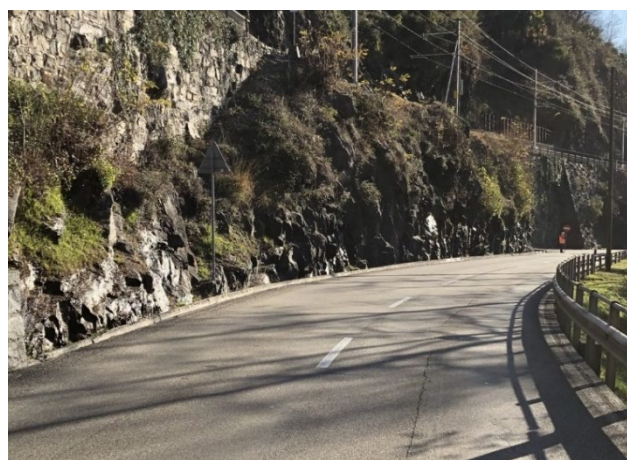
La misura prevede l'allargamento del campo stradale, dagli attuali 5,50-6,00m fino a 7.00m, della strada cantonale che da Solduno porta a Ponte Brolla, con necessità di realizzare puntualmente un muro di sostegno.

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 a nord-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.

RILEVANZA CON IL PIANO DIRETTORE

Nessuna.