



Verdi del Locarnese
casella postale 159
6604 Locarno
verdilocarnese@gmail.com

Commissione intercomunale dei trasporti
del Locarnese e Vallemaggia (CIT)
Via Rusca 8/CP 323
6601 Locarno

Programma d'agglomerato del Locarnese di quarta generazione

Osservazioni dei Verdi del Locarnese

1. Introduzione

Con il presente documento I Verdi del Locarnese (VDL) prendono posizione sul programma d'agglomerato del Locarnese di quarta generazione (PALoc 4)¹ formulando al contempo proposte migliorative concrete.

I VDL si rallegrano per la consultazione ma ritengono in generale anche in questa circostanza troppo corto il periodo temporale entro il quale inoltrare le prese di posizione e in generale insufficiente il coinvolgimento concreto della popolazione. I VDL constatano inoltre con delusione che le osservazioni inoltrate nella consultazione sul PALOC3 non hanno portato a modifiche sostanziali delle scelte della CIT e del Cantone, ciò che mette nuovamente in discussione l'utilità delle consultazioni.

Per il futuro si auspica una maggiore partecipazione sia degli attori specialisti (associazioni e partiti) che dei cittadini interessati per finalmente inserire una maggiore democraticità nei processi pianificatori.

Il documento presenta inizialmente una valutazione generale del PALoc 4 con alcune proposte aggiuntive ed in seguito entra nel merito delle misure proposte.

2. Considerazioni generali sulla mobilità

I VDL si complimentano per il lavoro svolto nell'elaborazione del PALoc 4 costruito in gran parte sugli elementi fondanti il PALoc3.

Nell'ambito della mobilità, come già chiaramente espresso dai VDL durante la consultazione sul PALoc3, pur condividendone gli obiettivi generali, si ritiene che vi sia una **importante lacuna metodologica e d'approccio**: da un lato si evita di applicare il **principio di pianificazione dell'offerta** di traffico e dall'altro **mancano degli obiettivi vincolanti e misurabili** da raggiungere, in particolare nella ripartizione modale degli spostamenti.

¹https://locarnese.ch/files/RAPPORTO_PALoc4_20-10-2020.pdf



Pianificazione dell'offerta di mobilità

La pianificazione dell'offerta di mobilità in particolare per il traffico individuale motorizzato (TIM) è fondamentale per determinare gli indirizzi verso cui si vuole orientare la mobilità: **si adeguano le strutture**, parcheggi compresi, **in funzione del tipo e quantitativo di traffico voluto**. In questo senso è critico il fatto che la pianificazione dei parcheggi non sia parte integrante del PALoc4 in quanto uno degli elementi fondamentali dell'offerta di mobilità.

A questo proposito ci riferiamo ad esempio alla nuova strategia dei parcheggi della città di Locarno che prevede un massiccio ampliamento del numero dei parcheggi e degli autosili in città e addirittura la creazione di un parcheggio in pieno centro storico, centro storico che secondo le promesse fatte ai tempi della realizzazione della galleria Mappo-Morettina sarebbe addirittura dovuto essere pedonalizzato, mentre ancora oggi si osservano giornalmente oltre 4000 passaggi veicolari in zona incontro. Tale autosilo impedirà per sempre la pedonalizzazione del centro storico. Il piano dei parcheggi (come pure il relativo piano del traffico in fase finale di allestimento) contrariamente all'approccio integrato usato solitamente, è stato sviluppato separatamente e quindi al di fuori del contesto del piano di agglomerato del Locarnese. I suoi obiettivi sono addirittura in contraddizione con quanto si prefigge lo stesso PALoc. L'aumento dei parcheggi, oltre a non considerare in modo sufficiente il potenziamento dei mezzi pubblici già previsto (ad esempio con il cambiamento del 13 dicembre), è in evidente contraddizione con gli obiettivi a medio e lungo termine elencati dal PALoc stesso. I VDL constatano che della questione parcheggi rimane solo una sua misura generica che prevede una valutazione dei parcheggi, inserita più per questioni di marketing viste le richieste dell'Ufficio Federale della Pianificazione Territoriale (ARE) che come misura in cui le autorità veramente credono (del resto è messa solo in priorità B). In questo senso i VDL segnalano quanto scriveva lo stesso ARE in merito al PALoc 2, problematica ancora presente nel PALoc3 e PALoc4, e quindi non ancora risolta in modo soddisfacente:

“le buone premesse offerte dal PA per aumentare la ripartizione modale del traffico lento (estensione e completamento rete) e del trasporto pubblico (potenziamento offerta e servizio TP) potrebbero essere ostacolate da una mancata disincentivazione all'utilizzo del traffico individuale motorizzato per gli spostamenti all'interno dell'agglomerato (misure di contenimento).”

Anche riguardo al PALoc3 l'ARE scriveva:

«La strategia di gestione del TIM appare troppo poco concretizzata; i principi per la gestione del flusso di traffico verso il centro dell'agglomerato sono poco esplicitati, anche se il programma presenta controlli d'accesso sulle cartine e prevede la messa in servizio di una centrale del traffico.»

Il contenimento del traffico individuale motorizzato va quindi perseguito anche con misure volte a diminuire l'offerta. La strategia dei parcheggi che il Municipio di Locarno (ma anche Muralto, Minusio, Tenero e Ascona non si sottraggono da questa linea) intende perseguire nei prossimi anni, proprio perché va a far leva su



un importante fattore dell'offerta di mobilità privata rischia infatti di rendere vane le positive misure nella mobilità alternativa (lenta e collettiva) e quindi di far fallire gli obiettivi generici di cambiamento della ripartizione modale e rendere infine inutili gli investimenti milionari fatti dagli enti pubblici federali, cantonali e comunali.

Obiettivi vincolanti e misurabili

Pur tenendo presente i limitati margini di manovra del Locarnese per influenzare la realtà globale (a tutti i livelli cantonale, nazionale e internazionale) I VDL ritengono fondamentale posizionare gli obiettivi del PALoc nel processo di avvicinamento alla sostenibilità ambientale e della salvaguardia del clima (zero emissioni nette entro il 2040-2050) per poter avere una valutazione quantitativa di quanto si vuole raggiungere nell'arco di tempo definito. Non essendoci obiettivi chiari e misurabili con le relative tappe intermedie è difficile valutare se lo scenario alternativo verso cui ci si orienta sia effettivamente in grado di contribuire entro tempistiche ragionevoli al raggiungimento della sostenibilità ambientale e alla salvaguardia del clima. Oltre a questa incertezza lo scenario è puramente indicativo dato che non ci sono obiettivi vincolanti sia finali che intermedi.

I VDL ritengono che al più tardi entro il 2050 si debba mirare ad una riduzione della parte del TIM nella ripartizione modale dall'attuale 60% al 10-20%. Lo scenario alternativo presentato nel PALoc 3 e valido anche per il PALoc 4 prevede una velocità di riduzione puramente indicativa di ca. il 10% ogni 15 anni. In altre parole si raggiungerebbe teoricamente la sostenibilità solo dopo il 2070. Lo scenario alternativo dovrebbe quindi essere maggiormente ambizioso con delle tappe intermedie vincolanti che se non raggiunte implicherebbero l'adozione di ulteriori misure.

L'assenza di obiettivi quantitativamente misurabili limita fortemente una valutazione oggettiva di quanto raggiunto e si vuole raggiungere, e non fornisce all'autorità dei riferimenti oggettivi per valutare il suo operato.

2.3 Trasporto pubblico

Il potenziamento introdotto il 13 dicembre 2020 e che verrà completato in aprile è un vero e proprio salto di qualità in diverse parti del Locarnese. I VDL si rallegrano di questo primo importante passo, sostengono il potenziamento ulteriore dei mezzi di trasporto pubblico e auspicano che tutte le misure legate al TP vengano realizzate in priorità A. Considerata l'alta attrattività turistica della regione le singole tratte potrebbero essere ulteriormente potenziate nel periodo estivo sia durante il giorno che la sera tardi o nelle prime ore della notte. Secondo i VDL è quindi da valutare concretamente l'introduzione di un orario estivo (maggio-agosto) e di uno invernale (ottobre-aprile).

Linee urbane

I VDL propongono di modificare la linea urbana 3 che collega Locarno Monti con dei piccoli bus navetta elettrici (frequenza ogni 15-20min) che possano anche fare la



spola tra i posteggi di San Antonio, Piazza Castello, Largo Zorzi i principali punti nevralgici del centro storico (vedi scheda, 5.2 priorità B). Il collegamento con Brione sopra Minusio e Orselina andrebbe fatto prioritariamente dalla linea 4.

Linee regionali

I VDL sono nuovamente sorpresi dal fatto che, nonostante giustamente siano stati sottolineati gli aspetti paesaggistici dell'elemento "lago", esso non sia stato considerato come via di trasporto. In particolare per quanto riguarda il Gambarogno. I VDL ritengono che debba essere inserita una misura in priorità almeno B che preveda un significativo potenziamento dei collegamenti lacuali.

Durante i mesi estivi i mezzi pubblici in alcune Valli come la Verzasca andrebbero ulteriormente potenziati (ogni 30min) anche per permettere una limitazione dell'accesso veicolare nelle situazioni di grande affluenza, tramite dei tetti massimi di accessi veicolari per i non residenti o coloro che non sono proprietari di residenze secondarie in valle.

Trasporto biciclette sui mezzi pubblici

I VDL ritengono fondamentale rendere possibile e potenziare il trasporto di biciclette su tutti i bus FART a lunga percorrenza e dove vi sia un dislivello importante (Arcegno), lungo la Valle Maggia e sulla Centovallina. Anche il trasporto sui TILO verso Belinzona e Lugano deve essere garantito anche nelle ore di punta.

2.2 Mobilità lenta

Gli obiettivi operativi della mobilità lenta sono condivisi anche se bisognerebbe agire con maggiore velocità per ridurre la frammentarietà della rete ciclabile che ne limita la capillarità. Molti incroci non considerano ancora in modo completo e appropriato le biciclette.

In generale vanno evitate le soluzioni ciclopedonali dove le biciclette possono entrare in conflitto con i pedoni.

I VDL ritengono inoltre che si debba fare di più per i pedoni (in particolare considerando maggiormente larghezza dei marciapiedi, delle isole spartitraffico, introducendo fermate coperte per i mezzi pubblici, aumentando i tempi di attraversamento semaforici adeguati). Sia nel servizio della trasmissione RSI Patti Chiari² come pure nello studio comparativo fatto da Umverkehr³ la città di Locarno non ne esce infatti molto bene.

Nello specifico:

- I VDL ritengono estremamente lacunoso e deludente che non sia presentata una soluzione in priorità A con ciclopista dedicata sul lungolago di Muralto, come già proposta diversi anni fa da PRO VELO Ticino. Questo tratto deve essere una assoluta priorità.
- Il tracciato per ciclisti veloci su Via Simen a Minusio non è ancora stato messo in sicurezza dopo anni che il problema è stato identificato. I VDL chiedono una rapida implementazione (priorità A) e suggeriscono

²<https://www.rsi.ch/la1/programmi/informazione/patti-chiari/Inchieste/inchieste-andate-in-onda/Scacco-al-pedone-13471060.html>

³<https://www.umverkehr.ch/projekte/gehsund/vaisano>



nuovamente una soluzione che preveda un senso unico.

- I VDL ritengono che debba essere accelerata la realizzazione della prevista ciclo-pista bidirezionale su via Varenna a Locarno con un collegamento sicuro con il ponte verso Losone e considerazione degli incroci.
- I punti critici, gli incroci e le interruzioni dei percorsi ciclabili vanno velocemente affrontati e risolti (priorità A). Spesso misure del PALoc realizzate o in realizzazione dimenticano la componente degli incroci in modo da garantire la continuità dei percorsi.
- Tutti i tratti demarcati (perlomeno i tracciati ciclabili nazionali e cantonali) devono avere una ciclo-pista dedicata separata dal traffico o non accessibile ai mezzi motorizzati o devono aver passare su zone a 30 km/h.
- Tutte le strade del Locarnese di quartiere che non sono state definite come di transito o di raccolta devono essere trasformate in zone 20/30 in modo da favorire ulteriormente la mobilità lenta (priorità A o B). Inoltre i VDL propongono di introdurre i 30 km/h su tutte le strade del Locarnese nelle ore notturne (23-6, eccezione Mappo Morettina e fuori dagli abitati)

2.3. Trasporto individuale motorizzato

I lodevoli ma comunque generici intenti del PALoc verso un cambiamento della ripartizione modale degli spostamenti rischiano purtroppo di essere vanificati dalla mancanza di obiettivi quantitativamente misurabili, dalla mancanza di una riduzione dell'offerta infrastrutturale per il TIM e in generale dalle scelte politiche dei singoli comuni che non sembrano ancora aver fatto proprio i suoi importanti principi cardine.

Sottovalutare ancora questa problematica rischia di portare a medio termine alla saturazione della galleria Mappo Morettina.

Il principio di “contenere il traffico individuale motorizzato TIM a vantaggio di una migliore ripartizione modale, grazie allo sviluppo di una chiara strategia di gestione dei posteggi” secondo i VDL va infatti applicato coerentemente nella politica comunale. Ad esempio per quanto riguarda il centro storico di Locarno, non solo non sono state mantenute le promesse fatte al momento della messa in esercizio della galleria Mappo Morettina (era il lontano 1996, PVLV) che indicavano una completa pedonalizzazione (ancora oggi 4000 transiti giornalieri in zona incontro), ma si intende addirittura realizzare nei prossimi anni un autosilo sotto il futuro Parco Balli.

3. Considerazioni generali sul paesaggio

La valorizzazione degli spazi verdi tramite una messa in rete e la creazione di parchi, una maggiore accessibilità agli stessi come pure la presenza accresciuta di funzioni pubbliche nelle prossimità è condivisa dai VDL. L'accesso a queste zone verdi deve avvenire prioritariamente con il mezzo pubblico e la mobilità lenta. In questo senso sono da limitare i parcheggi di accesso a queste zone verdi.

Le priorità per le misure paesaggistiche andrebbero messe in priorità A.

Nelle misure paesaggistiche sarebbe auspicabile inserire anche dei chiari elementi di protezione e valorizzazione dei terreni agricoli presenti nel comparto. Si constata



purtroppo ancora la tendenza ad applicare la tattica del salame per cui fetta per fetta quasi senza grossi clamori e in contrasto con la legge federale, si riduce l'estensione del terreno agricolo applicando ancora ridicole compensazioni pecuniarie. Citiamo ad esempio le intenzioni del comune di Ascona di concedere ai "Terreni alla Maggia" l'estensione della loro zona adibita ad attività alberghiere in zona agricola. Il fatto che si rinunci ad una compensazione con terreni equivalenti da trasformare in agricoli è nuovamente preoccupante. La realizzazione del parco del piano sarà un tassello importante per valorizzare i terreni agricoli e le peculiarità naturalistiche.

4. Considerazioni generali sugli insediamenti

I VDL ritengono che dar per scontato un aumento della popolazione residente nel comparto considerato senza che la popolazione stessa si sia espressa in merito è alquanto discutibile. D'altra parte gli scenari presentati nella Tabella 10 sono in netta contraddizione con gli ultimi scenari della Confederazione che prevedono una diminuzione della popolazione in Ticino. Le basi di analisi e quindi gli scenari previsti sono errati. Solo per questo il rapporto andrebbe rivisto.

Uno sviluppo maggiormente centripeto è sicuramente auspicabile solo se vi è effettivamente una vera necessità di abitazioni sia a corto che a medio lungo termine.

Secondo il censimento delle abitazioni vuote al primo giugno 2020 il Ticino con il 2.71% e 6639 abitazioni vuote si trova al secondo posto dei cantoni con il tasso più elevato della Svizzera.⁴

Il tasso di abitazioni vuote in Ticino è quasi quadruplicato dal 2010 al 2020 (0.68%→2.71%) ciò che corrisponde ad un aumento di oltre 5100 abitazioni vuote.⁵

Il tasso di case vuote è aumentato in modo maggiore nel Bellinzonese e nel Locarnese, dove sono stati registrati aumenti compresi tra il 500 e il 700%⁶

Purtroppo a fronte di una popolazione sostanzialmente stabile la speculazione edilizia sta distruggendo giardini, orti e vigneti con palazzi e palazzine speculative di cui la comunità non ha bisogno. Nel PALoc4 sembra che questa realtà speculativa e l'assenza di una necessità per nuove abitazioni non esista nemmeno e non viene nemmeno menzionata nella matrice SWOT. Riteniamo fondamentale l'introduzione di misure legate alla speculazione edilizia sia a livello di abitazioni primarie che secondarie. Un blocco edilizio andrebbe valutato seriamente fintanto che i tassi di sfritto sono così elevati.

L'enorme crescita delle residenze secondarie, in particolare nelle zone collinari (spesso anche non direttamente servite dal TP) è preoccupante. Oltre a stravolgere il mercato immobiliare per i residenti è all'origine di un consumo elevato di territorio per abitazioni sfruttate poche settimane all'anno. I VDL ritengono fondamentale una regolamentazione maggiormente severa anche in quei comuni dove il tasso del 20% non è ancora stato raggiunto. Il criterio del 20% deve valere in ogni quartiere avente uno specifico piano regolatore.

⁴ <https://www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/14467342/master>

⁵ <https://www.bfs.admin.ch/bfsstatic/dam/assets/14708718/master>

⁶ https://www3.ti.ch/DFE/DR/USTAT/allegati/tabella/T_090203_020.xls

La riqualifica urbana degli assi principali è un'importante e condivisa strategia operativa che va però perseguita considerando sempre la mobilità lenta (percorsi separati tra pedoni e ciclisti) e anche il verde (in particolare la messa a dimora di alberi da alto fusto).

La misura inerente i parcheggi (IN14) va definita meglio dandole la funzionalità non solo di riorganizzazione e riqualifica ma anche di chiara riduzione dei parcheggi come indicato già nel capitolo sulla mobilità.

5. Commento alle misure concrete proposte (in rosso)

Codice PALoc 3	Codice PALoc 4	Codice ARE	Denominazione misura	Priorità PALoc 3	Priorità PALoc 4
P6	P6	5113.3.100	Area di svago e di protezione naturalistica: Bosco di Maia - Arbigo Condivisa	B	A
P8	P8	5113.3.102	Area di svago e riqualifica paesaggistica: riva lago Gambarogno (tratta Magadino - Vira) Condivisa ma da mettere in priorità A	B	B
P 9.1	P 9.1	-	Valorizzazione paesaggistica: corsi d'acqua quali elementi strutturanti Condivisa ma da mettere in priorità A	C	B

Codice PALoc 3	Codice PALoc 4	Codice ARE	Denominazione misura	Priorità PALoc 3	Priorità PALoc 4
IN 6.3	IN 6.3	5113.3.083	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale ad Ascona (via Locarno) Condivise le misure per il miglioramento della mobilità lenta (ciclopista assente o interrotta). Senza una riduzione sostanziale	B	B

			del traffico non si riusciranno ad avere i presupposti per delle abitazioni primarie di qualità (rumore), per l'aumento degli indici valgono le osservazioni generali fatte, le funzioni a carattere commerciale non devono aumentare il traffico indotto e andranno calibrate in questo senso con un'attenzione particolare ai parcheggi.		
IN 6.4	IN 6.4	-	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Minusio (via San Gottardo) Condivisa la necessità di una riqualifica ma difficile visti tassi di traffico. L'asse attraversa delle zone in parte densamente abitate per cui andrebbe valutata la zona a 30 km/h, perlomeno durante le ore notturne. Da mettere in priorità A.	C	B
IN 6.6	IN 6.6	-	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Gordola (via San Gottardo) Misura condivisa. Va inserito però un percorso ciclabile bidirezionale e separato dal campo stradale.	C	A
IN 6.7	IN 6.7	5113.3.087	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Lavertezzo / Locarno (via Cantonale) Misura condivisa, non è chiaro l'intervento per la mobilità lenta (bici) da mettere in priorità A.	B	B
IN 7.1	IN 7.1	5113.3.088	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Locarno (via Serafino Balestra) Misura condivisa, il verde urbano (alberi d'alto fusto) andrà valutato bene.	B	A
IN 7.2	IN 7.2	-	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Minusio (via Verbano) L'aumento della densità delle unità abitative non è necessario (vedi commenti generali)	C	B

			sugli insediamenti)		
IN 11	IN 11	5113.3.073	<p>Sviluppo centripeto degli insediamenti: promozione della residenza primaria nelle aree centrali e ben allacciate al TP</p> <p>Misura condivisa (zone A e B) se vi fosse la necessità di insediamenti, ciò che oggi non è il caso, visto il tasso di sfritto. Misura quindi da congelare. Stesso discorso per motivi ancora più forti nelle zone non centrali (C e D).</p>	B	A
IN 12	IN 12	-	<p>Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno</p> <p>Misura condivisa, priorità A. Da valutare bene i parcheggi nel quartiere in modo da ridurre il traffico. Il parcheggio previsto in zona SES con accesso da via Varenna ad esempio andrebbe stralciato dal piano del traffico. Da prevedere una limitazione edilizia fintanto che il tasso di sfritto è così elevato. Le zone verdi vanno valorizzate e un concetto del verde e degli alberi ad alto fusto elaborato, ogni nuova costruzione plurifamigliare deve poter offrire spazi verdi condivisi.</p>	C	B
IN 13	IN 13	-	<p>Riqualifica urbanistica dell'area centrale di Tenero</p> <p>Misura condivisa, valgono le osservazioni generiche già fatte sulla speculazione edilizia che ha stravolto grandi parti di Tenero.</p>	C	B
IN 14	IN 14	-	<p>Riorganizzazione parcheggi e riqualifica spazi pubblici</p> <p>Misura da mettere in priorità A ma con un chiaro obiettivo di riduzione dei parcheggi nell'intero agglomerato, specie nelle zone (A-C). Non deve trattarsi di un semplice spostamento dei parcheggi dalla superficie verso autosili interrati magari aumentandone il numero complessivo. La</p>	C	B

			misura è quindi troppo generica e senza obiettivi chiari. Dato che si tratta di un elemento chiave per il successo del intero PA riteniamo che si debba definire meglio la misura, dandole un compito preciso di riduzione dell'offerta di parcheggi anche nel senso auspicato dal ARE.		
--	--	--	---	--	--

Codice PALoc 3	Codice PALoc 4	Codice ARE	Denominazione misura	Priorità PALoc 3	Priorità PALoc 4
TP 8.2	TP 8.2	5113.3.066	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma <i>condivisa</i>	B	A
TP 9.2	TP 9.2	5113.3.069	Nodo intermodale alla fermata ferroviaria di San Nazzaro <i>condivisa</i>	B	A
-	TP 12	-	Nuova fermata bus Avegno, Centro Punto Valle <i>condivisa</i>	-	A

Codice PALoc 3	Codice PALoc 4	Codice ARE	Denominazione misura	Priorità PALoc 3	Priorità PALoc 4
ML 3.1	ML 3.1	5113.3.011	"Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi" <i>condivisa da mettere in priorità A</i>	B	B
ML 3.2	ML 3.2	-	"Asse di collegamento e di transizione a lago: nuovo collegamento pedonale Minusio Mappo - Tenero"	C	B

			condivisa da mettere in A		
ML 5.1	ML 5.1	5113.3.013	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: nuovo collegamento verso il Gambarogno (Magadino-Gordola, con nuova passerella sul fiume Ticino) condivisa	A>C	A
ML 5.3	ML 5.3	-	"Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Cadepezzo - Cadenazzo lungo la ferrovia" condivisa	C	A
ML 7	ML 7	5113.3.018	Verifica idoneità passaggi pedonali svincolo San Materno - Ascona condivisa	B	A
ML 8.2	ML 8.2.1	-	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale Gambarogno: miglioramento ML pedonale: segmento Magadino - Vira condivisa	B>C	A
ML 8.3	ML 8.3.1	-	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale Gambarogno: marciapiede ciclo-pedonale segmento Vira - Alabardia condivisa	C	A
ML 8.3	ML 8.3.2	-	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale Gambarogno: miglioramento ML pedonale: segmento Alabardia - San Nazzaro condivisa	C	A
ML 10	ML 10	-	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Gambarogno, marciapiede ciclo-pedonale Quartino	C	A

			condivisa		
ML 12.2	ML 12.2	5113.3. 005	Completamento e potenziamento segnaletica percorsi ciclabili condivisa	B	A
-	ML 22	-	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: nuova passerella sul riale Riarena tra le Gerre di Sotto e Cugnasco condivisa	-	A
-	ML 23	-	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: separazione pedoni / ciclisti a Minusio Mappo condivisa	-	A
-	ML 24	-	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: adattamento sottopasso ferroviario Rabissale a Muralto condivisa	-	A
-	ML 25	-	Potenziamento offerta B+R Condivisa	-	A

Codice PALoc 3	Codice PALoc 4	Codice ARE	Denominazione misura	Priorità PALoc 3	Priorità PALoc 4
TIM 11.1	TIM 11.1	5113.3. 027	"Riqualifica multimodale asse urbano secondario: Via Varesi, Locarno" Una ciclopista bidirezionale separata dal campo stradale è auspicabile oppure la trasformazione in zona 30.	B	A
TIM 11.2	TIM 11.2	5113.3. 028	Riqualifica multimodale asse urbano principale: Via San Gottardo, Gordola	B	A

			condivisa		
TIM 13.2	TIM 13.2	5113.3.030	Riqualifica urbana e contenimento TIM: Via Simen, Minusio - Via Nessi, Muralto Da mettere in priorità A, fondamentale per mettere in sicurezza il percorso ciclabile veloce. Necessario inserire su gran parte di via Simen un senso unico in modo da ridurre al massimo gli incroci veicolari e favorire quindi la mobilità lenta.	B	B
TIM 20	TIM 20	5113.3.036	Messa in sicurezza della viabilità: tratta Solduno - Ponte Brolla Condivisa.	B	A
TIM 21.1.1	TIM 21.1.1	5113.3.037	Riqualifica multimodale asse urbano principale: Via Franzoni, Locarno Condivisa. La messa a dimora di alberi l'alto fusto è da prevedere. Tutti gli incroci e gli attraversamenti della mobilità lenta vanno studiati bene.	B	B
TIM 21.1.2	TIM 21.1.2	-	Riqualifica multimodale asse urbano secondario: Via Balestra, Locarno Condivisa	C	A