



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Traffico d'agglomerato

22.02.2023

Programma d'agglomerato Locarnese 4a generazione Rapporto d'esame della Confederazione

N. registrazione/dossier: ARE-223.1-04-35/4/2



Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE



Lezzi Lauper Maria QZOAGC
15.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Maria Lezzi
Direttrice



Seewer Ulrich FZ4UYO
07.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Ulrich Seewer
Vicedirettore

Indice

1	Oggetto, obiettivi e scopo dell'esame, esame preliminare	4
1.1	Oggetto dell'esame	4
1.2	Obiettivi e scopo dell'esame	4
1.3	Procedura d'esame.....	4
2	Riassunto dei risultati dell'esame	5
2.1	Aliquota contributiva	5
2.2	Valutazione globale	5
2.3	Misure cofinanziate.....	7
3	Esame preliminare ed esame dei requisiti di base	7
3.1	Esame preliminare.....	7
3.2	Esame dei requisiti di base.....	8
4	Valutazione delle misure	8
4.1	Misure adeguate	8
4.2	Misure non cofinanziate.....	10
4.2.1	Misure non cofinanziabili dalla Confederazione	10
4.2.2	Misure non rilevanti per il programma	11
4.3	Misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione	11
4.4	Modifica dell'ordine di priorità A, B e C da parte della Confederazione.....	12
4.5	Lista B dopo l'esame dell'ordine di priorità	12
5	Valutazione del programma	13
5.1	Benefici globali.....	13
5.2	Costi globali	14
5.3	Valutazione dell'attuazione e aliquota contributiva	14
6	Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione nonché con i piani direttori cantonali.....	16
6.1	Legislazione, piani settoriali, piani di misure e inventari della Confederazione	16
6.1.1	In generale.....	16
6.1.2	Misure di priorità A o B con possibili conflitti in ambito ambientale secondo l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)	16
6.2	Conformità delle misure infrastrutturali di priorità A con i piani direttori cantonali ...	17
7	Raccomandazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato.....	18
	ALLEGATO 1	20
	ALLEGATO 2	22

1 Oggetto, obiettivi e scopo dell'esame, esame preliminare

1.1 Oggetto dell'esame

Il programma d'agglomerato Locarnese è suddiviso in:

- Programma d'agglomerato del Locarnese (PaLoc), rapporto finale con tabelle di attuazione incluse, 16 giugno 2021
- Programma d'agglomerato del Locarnese (PaLoc), schede sulle misure, 16 giugno 2021
- Altri documenti (liste delle misure, carte tematiche, carta stato dell'attuazione PALoc2 e PALoc3 e geodati)

Con il programma d'agglomerato (PA) l'ente responsabile presenta richiesta alla Confederazione, nell'ambito della legge federale del 30 settembre 2016 concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA)¹, per il cofinanziamento delle infrastrutture di trasporto definite prioritarie nel programma. Le condizioni per il cofinanziamento delle infrastrutture di trasporto si basano sugli articoli 17a-f della legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin)² nonché sull'ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale (OUMin)³.

1.2 Obiettivi e scopo dell'esame

L'esame del programma d'agglomerato mira a definire in modo pertinente l'aliquota contributiva e i contributi federali per il programma d'agglomerato Locarnese.

In base al rapporto d'esame, la Confederazione elabora il messaggio del Consiglio federale concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2024 (4a generazione) da sottoporre alle Camere federali.

Nel quadro dell'elaborazione del rapporto d'esame non viene valutata la conformità ai requisiti di legge delle misure previste dai programmi d'agglomerato. Nel rapporto non ci si esprime quindi in merito alle possibilità delle singole misure di ottenere un'autorizzazione.

1.3 Procedura d'esame

L'esame dei programmi d'agglomerato nel quadro della LUMin e dell'OUMin si basa sull'ordinanza del DATEC del 20 dicembre 2019 concernente il programma Traffico d'agglomerato (OPTA) e sulle Direttive Programma Traffico Agglomerato del 13 febbraio 2020 (DIPTA). Durante la procedura d'esame le istruzioni dell'OPTA e delle DIPTA sono state concretizzate e precisate in sede di applicazione pratica.

Conformemente all'articolo 11 e seguenti OPTA, la procedura d'esame comprende le fasi seguenti:

1. esame preliminare;
2. esame dei requisiti di base;

¹ RS 725.13

² RS 725.116.2

³ RS 725.116.21

3. esame e prioritizzazione delle singole misure del programma d'agglomerato Locarnese (valutazione delle misure);
4. valutazione del programma d'agglomerato sulla base:
 - dei benefici globali delle misure (esaminate e priorizzate) e del loro rapporto con i costi globali (rapporto costi-benefici);
 - dello stato di attuazione del programma d'agglomerato di 2a generazione.

Ulteriori indicazioni sulla procedura e sui risultati del processo d'esame sono specificate nel rapporto esplicativo del 22.02.2023.

2 Riassunto dei risultati dell'esame

2.1 Aliquota contributiva

In base alla valutazione del programma (cfr. cap. 2.2 e cap. 5) si propone al Parlamento federale di applicare la seguente aliquota contributiva della Confederazione alle misure cofinanziate del programma d'agglomerato Locarnese di 4a generazione:

40%

2.2 Valutazione globale

Di seguito è riportata la valutazione della Confederazione sugli obiettivi d'efficacia del programma d'agglomerato assieme ai differenti punti di forza e di debolezza. Ulteriori importanti raccomandazioni per gli sviluppi futuri del programma d'agglomerato sono inoltre riportati nel capitolo 7.

Il programma d'agglomerato Locarnese di 4a generazione (PALoc4) adempie a pieno il criterio della continuità rispetto alle generazioni precedenti poiché riprende le strategie settoriali, apportando qualche necessario adattamento. Il filo conduttore tra i diversi elementi non è tuttavia sempre esplicito, in particolare per quel che riguarda la necessità d'intervento e le misure. Inoltre, le strategie settoriali fanno fatica a produrre gli effetti auspicati a seguito della mancanza di misure più incisive.

Nel PA il coordinamento con le pianificazioni nazionali o cantonali è in gran parte garantito. Tuttavia per il potenziamento dell'offerta regionale della ferrovia FART (Locarno - Intragna) non sono ancora state sviluppate misure d'accompagnamento. Inoltre per la prevista realizzazione della galleria stradale Moscia-Acapulco non sono state effettuate analisi più approfondite volte a anticipare o sviluppare misure d'accompagnamento a corto-medio termine, come per esempio misure di gestione del traffico. A livello di agglomerato, il coordinamento tra i trasporti e gli insediamenti non è pienamente garantito alla luce della mancanza di concretizzazione di diverse strategie.

Il PA ha un effetto contenuto sulla qualità del sistema globale dei trasporti, migliorata grazie a una strategia coerente in cui sono identificate e gerarchizzate le reti di trasporto dell'agglomerato. La creazione di una rete multimodale relativa all'offerta ferroviaria TILO contribuisce a migliorare l'accessibilità tramite il trasporto pubblico (TP) e/o il traffico lento (TL), in particolar modo nella regione del Gambarogno. Ciononostante, nella strategia, gli aspetti legati alle interfacce con la rete stradale sono poco approfonditi e la volontà del PA di ridurre il TIM nel centro dell'agglomerato non si traduce in misure particolarmente incisive.

L'intermodalità è rafforzata dal completamento del nodo intermodale di San Nazzaro e grazie alla creazione di Bike and Ride (B+R) alle fermate ferroviarie principali che migliorano i raccordi fra TP e TL. Tuttavia, malgrado lo sviluppo di una strategia di gestione dei posteggi su suolo pubblico implementata dai vari Comuni e la prevista attuazione della gestione cantonale dei posteggi privati, questa tematica rimane ancora poco approfondita a livello di agglomerato. Oltre a ciò, il PA non propone misure atte a una gestione attiva della domanda di mobilità come, per esempio, piani per la mobilità.

La riqualifica delle fermate del TP, conforme alla nuova organizzazione del TP, permette di utilizzare meglio le sinergie fra rete regionale e urbana, di migliorare l'accessibilità e la leggibilità della rete nonché

di estenderla e di migliorarne la qualità dell'offerta. Nonostante ciò, il PA non prevede una visione di sviluppo della rete TP a medio termine e alcuna misura di gestione del traffico per favorire il TP.

La gestione della rete stradale proposta assieme alla riqualifica multimodale degli assi principali e secondari del centro urbano (Minusio, Gordola, Locarno) permette di riorganizzare la distribuzione del traffico e di migliorare la circolazione degli altri modi di trasporto (TP e TL). Tuttavia, il PA non propone misure sufficientemente efficaci per ridurre o limitare il TIM nel centro dell'agglomerato.

La strategia TL è adeguata e permette di sviluppare e gerarchizzare la rete ciclabile con percorsi trasversali di permeabilità verso le aree di sviluppo insediativo e i poli di attività, a beneficio degli spostamenti utilitari. La continuità degli spostamenti ciclopedonali utilitari e di svago è migliorata anche nelle aree ubicate ai margini dell'agglomerato, in particolare lungo l'asse di transizione a lago (Minusio, Tenero, Gambarogno) e in corrispondenza dell'attraversamento di alcuni corsi d'acqua (Melezza, Maggia, Riarena). Ad ogni modo, il PA non propone un'analisi approfondita dei punti deboli del TL. Il traffico pedonale inoltre non è sempre trattato in maniera specifica, soprattutto nelle zone collinari, e la tematica delle biciclette elettriche non viene approfondita.

Il PA ha un effetto moderato sullo sviluppo centripeto degli insediamenti. Un punto positivo è dato dal fatto che l'agglomerato prevede uno sviluppo entro i limiti del perimetro urbano compatto (il cui centro è costituito dalla stazione di Locarno-Muralto), in prossimità delle piattaforme intermodali e lungo gli assi dei TP. I siti strategici e i grandi generatori di traffico (GGT) sono individuati e non ne si prevedono di nuovi. Tuttavia, l'accessibilità con i TP di una parte del comparto del GGT di Riazzino rimane scarsa o è quasi inesistente, anche se questa parte del comparto è collegata con la rete ciclabile principale. Inoltre, la ripartizione delle capacità d'accoglienza in termini di abitanti e di posti di lavoro risulta poco dettagliata, considerata l'estensione del perimetro dell'agglomerato e in particolare rispetto alle riserve molto importanti di unità insediative; queste ultime poco accessibili con i TP (collegamenti scarsi o quasi inesistenti con i TP). Il PALoc distribuisce quindi il suo potenziale di unità insediative unicamente a seconda degli spazi funzionali; una strategia che non permette di garantire a livello di PA un buon coordinamento tra trasporti e insediamenti. Il PA non definisce e neppure quantifica l'impatto dello sviluppo sulle infrastrutture di trasporto. In conclusione, la strategia settoriale Insediamenti rimane molto vaga, soprattutto per gli aspetti relativi alla promozione delle abitazioni primarie, e non garantisce un effettivo sviluppo all'interno del tessuto urbano.

La valorizzazione dello spazio pubblico prosegue in linea con le generazioni precedenti e pone l'accento sulle riqualifiche stradali associate a quelle urbane, gli attraversamenti che riducono l'effetto di rottura (ad esempio per i fiumi Maggia e Riarena), la creazione di un parco lineare (quartiere di Campagna) nonché la valorizzazione degli spazi liberi e verdi. Queste misure verranno realizzate solo a medio termine (orizzonte B).

Per quanto riguarda la sicurezza del traffico, il PA ha un effetto contenuto. Questo risultato è da ricondurre alla messa in sicurezza delle fermate del bus, alla creazione di una piattaforma multimodale a San Nazzaro, alla messa in sicurezza di tratti stradali per il traffico lento nel Gambarogno, alle riqualifiche stradali nonché gli ampliamenti puntuali della strada tra Solduno e Ponte Brolla. D'altronde, tali misure permettono pure di risanare i luoghi sede di incidenti. Il PALoc, non propone tuttavia una strategia settoriale specifica sulla Sicurezza e l'analisi consacrata a questa tematica risulta molto succinta. Infine, il PA non affronta la questione relativa alla riduzione della velocità massima autorizzata, né per quanto riguarda le necessità d'intervento né per le misure necessarie.

Il PA ha un effetto limitato in relazione alla riduzione dell'impatto ambientale e dell'utilizzazione delle risorse. Alla luce delle misure proposte, emerge solo un debole trasferimento modale dal TIM verso i TP e il traffico lento. L'estensione della rete del TL, una zona a velocità limitata (via Simen e via Nessi) e la riqualifica degli assi urbani contribuiscono a ridurre l'inquinamento atmosferico e fonico solo in modo limitato e circoscritto.

In merito al paesaggio, il PALoc riprende la strategia della generazione precedente che mira a collegare gli spazi verdi e di svago lungo i fiumi e a limitare il consumo di superficie. Il progetto prevede il miglioramento dell'accessibilità al bosco di Maia, un nuovo spazio pubblico, una rinaturazione del delta a Magadino nonché la valorizzazione paesaggistica lungo i corsi d'acqua. Se queste due ultime misure sono accolte con favore, in particolare perché riprendono nella continuità numerosi biotopi e paesaggi d'importanza nazionale, gli impianti di accoglienza del pubblico rischiano di ridurre l'effetto positivo o

addirittura di essere pregiudizio essi stessi dell'obiettivo. In termini di consumo di superfici, è positivo il fatto di non prevedere nuove zone edificabili o infrastrutture che necessitano per forza di cose di superficie. Le misure paesaggistiche, tuttavia, non sono sufficientemente dettagliate e le fasi di pianificazione non risultano sufficientemente chiare al fine di garantire la loro messa in opera.

Lo stato di attuazione delle misure di 2a generazione è relativamente buono sia nel settore dei trasporti che in quello degli insediamenti. I ritardi registrati sono risultati di lieve entità e le eventuali alternative sono spiegate in modo comprensibile nel rapporto di attuazione. In conclusione, lo stato dell'attuazione è quindi giudicato sufficiente.

2.3 Misure cofinanziate

Sulla base dell'aliquota di contribuzione considerata, il cofinanziamento delle misure elencate nella lista A sottostante e i corrispondenti contributi federali sono sottoposti all'approvazione delle Camere federali.

Lista A

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF)*</i>	<i>Contribut o federale **</i>	<i>Contributo federale ***</i>
5113.4.002	TP 9.2	Nodo intermodale alla fermata ferroviaria di San Nazzaro	2,70	2,63	1,05	
5113.4.003	TP 12	Nuova fermata bus Avegno, Centro Punto Valle	0,62	0,60	0,24	
5113.4.057	TL-A	Pacchetto TL lista A	11,20	12,75		5,10
5113.4.058	RSS-A	Pacchetto RSS lista A	12,45	13,78		5,51
5113.4.059	Bus-A	Pacchetto Bus lista A	0,98	1,10		0,44
5113.4.062	TP 8.2	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma (fuori perimetro CDAC)	1,29	1,25	0,50	
Somma			29,24	32,11	1,79	11,05

Tabella 2-1 * Stato dei prezzi ottobre 2020 esclusi IVA e rincaro, per le misure beneficianti di un contributo federale forfettario inclusi IVA e rincaro; ** Stato dei prezzi ottobre 2020; esclusi IVA e rincaro; *** inclusi IVA e rincaro, cfr. allegato 1 e rapporto esplicativo sull'esame dei programmi d'agglomerato della 4a generazione

3 Esame preliminare ed esame dei requisiti di base

3.1 Esame preliminare

La Confederazione esamina solo i programmi d'agglomerato che soddisfano i requisiti conformemente agli articoli 1-3 e all'articolo 8 OPTA (art. 11 OPTA e all. 1 DIPTA)⁴. Il presente PA soddisfa tali condizioni. I requisiti conformemente agli articoli 1-3 e all'articolo 8 OPTA sono rispettati, pertanto l'AP è stato sottoposto a esame.

⁴ cfr. DIPTA p. 20, n. 2.3

3.2 Esame dei requisiti di base

Un programma d'agglomerato deve soddisfare i requisiti di base conformemente all'articolo 7 OPTA. Le modalità e il grado di dettaglio dei requisiti di base possono tuttavia essere adattati alle peculiarità e alle dimensioni del relativo agglomerato⁵.

Il programma d'agglomerato Locarnese soddisfa i requisiti di base.

4 Valutazione delle misure

Il risultato della valutazione delle misure conformemente all'articolo 13 OPTA e al capitolo 3.3 DIPTA è presentato come segue ai sensi di una panoramica.

- Misure adeguate (cap. 4.1)
- Misure non cofinanziate (cap. 4.2)
 - Misure nel settore degli insediamenti e del paesaggio (cap. 4.2.1)
 - Misure di trasporto non cofinanziabili (cap. 4.2.1)
 - Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato (cap. 4.2.1)
 - Misure non rilevanti per il programma d'agglomerato (cap. 4.2.2)
- Misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione (cap. 4.3)
- Misure per le quali è stato modificato il grado di priorità (A/B/C) (cap. 4.4)

Un elenco delle misure di priorità A e B dopo l'esame della Confederazione è contenuto nei capitoli 2 e 4.5.

- Le misure della lista A sono pronte per essere realizzate e finanziate nel periodo quadriennale 2024-2027.
- Le misure della lista B saranno pronte per essere realizzate e finanziate solo in un secondo tempo e/o sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi-benefici.

Le misure elencate nelle tabelle 2-1, 4-2 e 4-6 sono rilevanti per l'aliquota contributiva e vengono inserite nella convenzione sulle prestazioni.

La Confederazione non esamina l'efficacia delle misure inoltrate dall'agglomerato con priorità C.

4.1 Misure adeguate

Per garantire l'esame dei programmi d'agglomerato secondo criteri omogenei, è stato necessario modificare la composizione delle misure come segue:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Modifica della composizione delle misure</i>
5113.4.001	TP 8.2	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma	Le seguenti misure sono considerate separatamente: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5113.4.001, Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma, 1,01 mio. CHF, Priorità A secondo la Confederazione ▪ 5113.4.062, Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma (fuori perimetro CDAC), 1,29 mio. CHF, Priorità Lista A secondo la Confederazione

Tabella 4-1

⁵ Cfr. DIPTA p. 27 n. 2.6

Le misure seguenti sono state integrate nei pacchetti beneficiari di un contributo federale forfettario:

Pacchetto Traffico lento, lista A (TL, lista A)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costo (mio. CHF) Ott. 2020 IVA esclusa</i>
5113.4.006	ML 5.3	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Cadepezzo - Cadenazzo lungo la ferrovia	0,68
5113.4.008	ML 8.2.1	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale Gambarogno: miglioramento ML pedonale: segmento Magadino - Vira	0,81
5113.4.009	ML 8.3.1	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale Gambarogno: marciapiede ciclo-pedonale segmento Vira - Alabardia	4,86
5113.4.010	ML 8.3.2	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale Gambarogno: miglioramento ML pedonale: segmento Alabardia - San Nazzaro	1,65
5113.4.011	ML 10	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Gambarogno, marciapiede ciclo-pedonale Quartino	0,86
5113.4.013	ML 22	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: nuova passerella sul riale Riarena tra le Gerre di Sotto e Cugnasco	0,68
5113.4.014	ML 23	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: separazione pedoni / ciclisti a Minusio Mappo	0,36
5113.4.016	ML 25	Potenziamento offerta B+R	0,38
5113.4.017	ML 26	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: nuova passerella sul fiume Melezza a Golino (Centovalli)	0,92

Tabella 4-1a

Pacchetto Riqualifica/ sicurezza dello spazio stradale, lista A (RSS, lista A)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costo (mio. CHF) Ott. 2020 IVA esclusa</i>
5113.4.018	TIM 11.1	Riqualifica multimodale asse urbano secondario: Via Varesi, Locarno	1,54
5113.4.019	TIM 11.2	Riqualifica multimodale asse urbano principale: Via San Gottardo, Gordola	4,33
5113.4.021	TIM 20.1	Messa in sicurezza della viabilità: tratta Solduno - Ponte Brolla	3,11
5113.4.023	TIM 21.1.2	Riqualifica multimodale asse urbano secondario: Via Balestra, Locarno	3,47

Tabella 4-1b

Pacchetto Riqualifica di fermate di autobus e tram, lista A (RFBT, lista A)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costo (mio. CHF) Ott. 2020 IVA esclusa</i>
5113.4.001	TP 8.2	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma	0,98

Tabella 4-1c

Pacchetto Traffico lento, lista B (TL, lista B)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costo (mio. CHF) Ott. 2020 IVA esclusa</i>
5113.4.005	ML 3.2	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuovo collegamento pedonale Minusio Mappo - Tenero	4,08

Tabella 4-1d

Pacchetto Riqualfica /sicurezza dello spazio stradale, lista B (RSS, lista B)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costo (mio. CHF) Ott. 2020 IVA esclusa</i>
5113.4.020	TIM 13.2	Riqualfica urbana e contenimento TIM: Via Simen, Minusio - Via Nessi, Muralto	1,35
5113.4.022	TIM 21.1.1	Riqualfica multimodale asse urbano principale: Via Franzoni, Locarno	3,06

Tabella 4-1e

4.2 Misure non cofinanziate**4.2.1 Misure non cofinanziabili dalla Confederazione**

Ai sensi delle disposizioni di legge (in particolare art. 17a LUMin e art. 21 OUMin⁶) e delle prescrizioni complementari delle DIPTA (cap. 2.7), le misure seguenti non sono cofinanziabili dalla Confederazione. Tali misure erano tuttavia rilevanti per la valutazione degli effetti e devono essere attuate nell'orizzonte temporale indicato.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>
Misure nel settore degli insediamenti			
5113.4.040	P 6	"Area di svago e di protezione naturalistica: Bosco di Maia - Arbigo"	As
5113.4.041	P 8	"Area di svago e riqualfica paesaggistica: Riva lago Gambarogno (tratta Magadino - Vira)"	Bs
5113.4.042	P 9.1	"Valorizzazione paesaggistica: corsi d'acqua quali elementi strutturanti"	Bs
5113.4.043	IN 6.3	"Riqualfica dei fronti lungo l'asse urbano principale ad Ascona (via Locarno)"	Bs
5113.4.044	IN 6.4	"Riqualfica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Minusio (via San Gottardo)"	Bs
5113.4.045	IN 6.6	"Riqualfica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Gordola (via San Gottardo)"	As
5113.4.046	IN 6.7	"Riqualfica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Lavertezzo / Locarno (via Cantonale)"	Bs

⁶ RS 725.116.21

5113.4.047	IN 7.1	"Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Locarno (via Serafino Balestra)"	As
5113.4.048	IN 7.2	"Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Minusio (via Verbanò)"	Bs
5113.4.049	IN 11	Sviluppo centripeto degli insediamenti: promozione della residenza primaria nelle aree centrali e ben allacciate al TP	As
5113.4.050	IN 12	Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno	Bs
5113.4.051	IN 13	Riqualifica urbanistica dell'area centrale di Tenero	Bs
5113.4.052	IN 14	Riorganizzazione parcheggi e riqualifica spazi pubblici	Bs
Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato e di cui non è stato chiesto un cofinanziamento			
5113.4.012	ML 12.2	Completamento e potenziamento segnaletica percorsi ciclabili	Av E
5113.4.054	PN 2	Galleria Moscia-Acapulco	Bv E

Tabella 4-2

4.2.2 Misure non rilevanti per il programma

La lista delle misure sottostanti riprende le misure presentate dall'agglomerato in vista di un cofinanziamento oppure come prestazioni assunte completamente dall'agglomerato, ma che la Confederazione ha classificato come non rilevanti per il programma nell'ambito della valutazione dell'efficacia. L'agglomerato è libero di attuarle.

Codice ARE	N. PA	Misura	Motivazione
5113.4.007	ML 7	Verifica idoneità passaggi pedonali svincolo San Materno - Ascona	Non rilevante per il PA: la misura è attuata prima dell'orizzonte determinante 2024-2027.

Tabella 4-3

4.3 Misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione

Le seguenti misure in ambito ferroviario e stradale non confluiscono direttamente nella valutazione dell'efficacia, tuttavia si tiene conto in che misura il PA è coordinato con tali misure:

- infrastrutture nazionali approvate la cui realizzazione ha inizio nell'orizzonte temporale A e B dei programmi d'agglomerato della 4a generazione;
- misure non ancora decise la cui realizzazione prenderà il via, stando alla stima degli Uffici federali responsabili (UFT e USTRA), nell'orizzonte temporale A e B dei programmi d'agglomerato della 4a generazione.

Le misure nell'orizzonte temporale C non sono considerate per la valutazione dell'efficacia, pertanto non figurano nella tabella sottostante.

Codice ARE	N. PA	Misura
5113.4.056	PN 4	Potenziamento dell'offerta regionale della ferrovia FART

Tabella 4-4

Le tabelle hanno solo un carattere informativo. La realizzazione delle misure è disciplinata dalle pianificazioni e dai decreti dei programmi corrispondenti della Confederazione oppure dalle procedure specifiche connesse alle singole misure.

4.4 Modifica dell'ordine di priorità A, B e C da parte della Confederazione

Dopo aver esaminato la priorità delle misure secondo lo stato di pianificazione, il rapporto costi-benefici, il grado di realizzabilità e la garanzia di un finanziamento conformemente alle DIPTA (cap. 3.3), l'ordine di priorità è stato modificato come segue:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Motivazione</i>
A → B				
5113.4.015	ML 24	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: adattamento sottopasso ferroviario Rabissale a Muralto	0.27	Stato di pianificazione non soddisfatto, rapporto costi-benefici non ancora buono: gli effetti della misura sul sistema globale dei trasporti, in particolare sulle condizioni di sicurezza per il traffico lento, non sono chiari. La misura inoltre è da coordinare con il progetto ferroviario delle FFS.

Tabella 4-5

4.5 Lista B dopo l'esame dell'ordine di priorità

Le misure della **lista B** non sono ancora pronte per essere realizzate e finanziate nel quadriennio 2024-2027 oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi-benefici. Al momento della pubblicazione del presente rapporto d'esame (22.02.2023) il cofinanziamento di queste misure da parte della Confederazione non è garantito. Queste misure andranno ottimizzate e/o dovranno essere pronte per essere realizzate e finanziate, gli agglomerati saranno tenuti a sottoporle nuovamente all'esame della Confederazione nell'ambito dei programmi d'agglomerato della generazione successiva.

Liste B

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF) 2020*</i>	<i>Contributo federale **</i>
5113.4.004	ML 3.1	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	5,56	5,41	2,16
5113.4.015	ML 24	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: adattamento sottopasso ferroviario Rabissale a Muralto	0,27	0,26	0,10
5113.4.060	TL-B	Pacchetto TL Lista B	4,08	4,08	1,63
5113.4.061	RSS-B	Pacchetto RSS Lista B	4,41	4,41	1,76
Somma			14,32	14,16	5,66

Tabella 4-6 * Stato dei prezzi ottobre 2020 ** Stato dei prezzi ottobre 2020; esclusi IVA e rincarato

5 Valutazione del programma

In una prima fase della valutazione del programma d'agglomerato sono calcolati i benefici globali e i costi globali. Questi ultimi sono messi in relazione con le dimensioni dell'agglomerato. L'agglomerato Locarnese va classificato come agglomerato medio-piccolo (cfr. rapporto esplicativo sull'esame). Una seconda fase prevede il calcolo del rapporto costi-benefici mettendo in relazione i benefici globali con i costi globali (art. 14 cpv. 1 OPTA, cap. 3.4 DIPTA, cfr. cap. 5.2).

L'ultima fase prevede la valutazione dello stato di attuazione delle misure della lista A (convenute in modo vincolante) conformemente alla convenzione sulle prestazioni della penultima generazione (art. 14 cpv. 1 in combinato disposto con cpv. 3 OPTA, cfr. cap. 5.3). La valutazione del programma risulta dal rapporto costi-benefici e dalla considerazione dello stato di attuazione. L'aliquota contributiva risulta dalla valutazione del programma.

Il rapporto esplicativo sull'esame e sul cofinanziamento dei programmi d'agglomerato della 4a generazione definisce i dettagli delle singole fasi della valutazione del programma.

5.1 Benefici globali

I benefici globali di un programma d'agglomerato indicano in che misura esso contribuisce alla realizzazione degli obiettivi di efficacia di cui all'articolo 17d LUMin7. Questi contemplano una migliore qualità del sistema dei trasporti, un maggior sviluppo centripeto degli insediamenti, un maggior sicurezza del traffico nonché un minor carico ambientale e un minor impiego di risorse.

Nella valutazione dei benefici globali del programma d'agglomerato Locarnese di 4a generazione si considerano le seguenti misure:

- misure della lista A del programma di agglomerato di 4a generazione secondo l'ordine di priorità della Confederazione (cap. 2);
- misure nei settori insediamenti, paesaggio e trasporti non cofinanziabili dalla Confederazione (cap. 4.2.1);
- misure della lista B del programma d'agglomerato di 4a generazione secondo l'ordine di priorità della Confederazione (cap. 4.5);

La seguente tabella illustra i benefici del programma, rilevati nella valutazione ed espressi in punti, per ogni criterio di efficacia:

<i>Criterio di efficacia</i>	<i>Benefici</i>
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (da 0 a 3 punti)	1
CE2: Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti (da 0 a 3 punti)	1
CE3: Aumento della sicurezza del traffico (da 0 a 3 punti)	1
CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse (da 0 a 3 punti)	1
Somma (benefici)	4

Tabella 5-1

⁷ RS 725.116.2

Le altre misure cofinanziabili dalla Confederazione secondo la Tabella 4 4 (cfr. cap. 4.3), la cui realizzazione è prevista nell'orizzonte temporale A o B dei programmi d'agglomerato della 4a generazione, sono rilevanti per lo sviluppo dei trasporti e degli insediamenti nell'agglomerato e vengono indirettamente prese in considerazione nella valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato effettuata dalla Confederazione.

5.2 Costi globali

I costi globali comprendono tutte le misure del programma d'agglomerato di 4a generazione classificate di priorità A e B dalla Confederazione (comprese le misure beneficianti di un contributo federale forfettario).

I costi globali del programma d'agglomerato Locarnese ammontano a 46.27 milioni di franchi. Per l'agglomerato medio-piccolo Locarnese i costi globali sono considerati bassi.

5.3 Valutazione dell'attuazione e aliquota contributiva

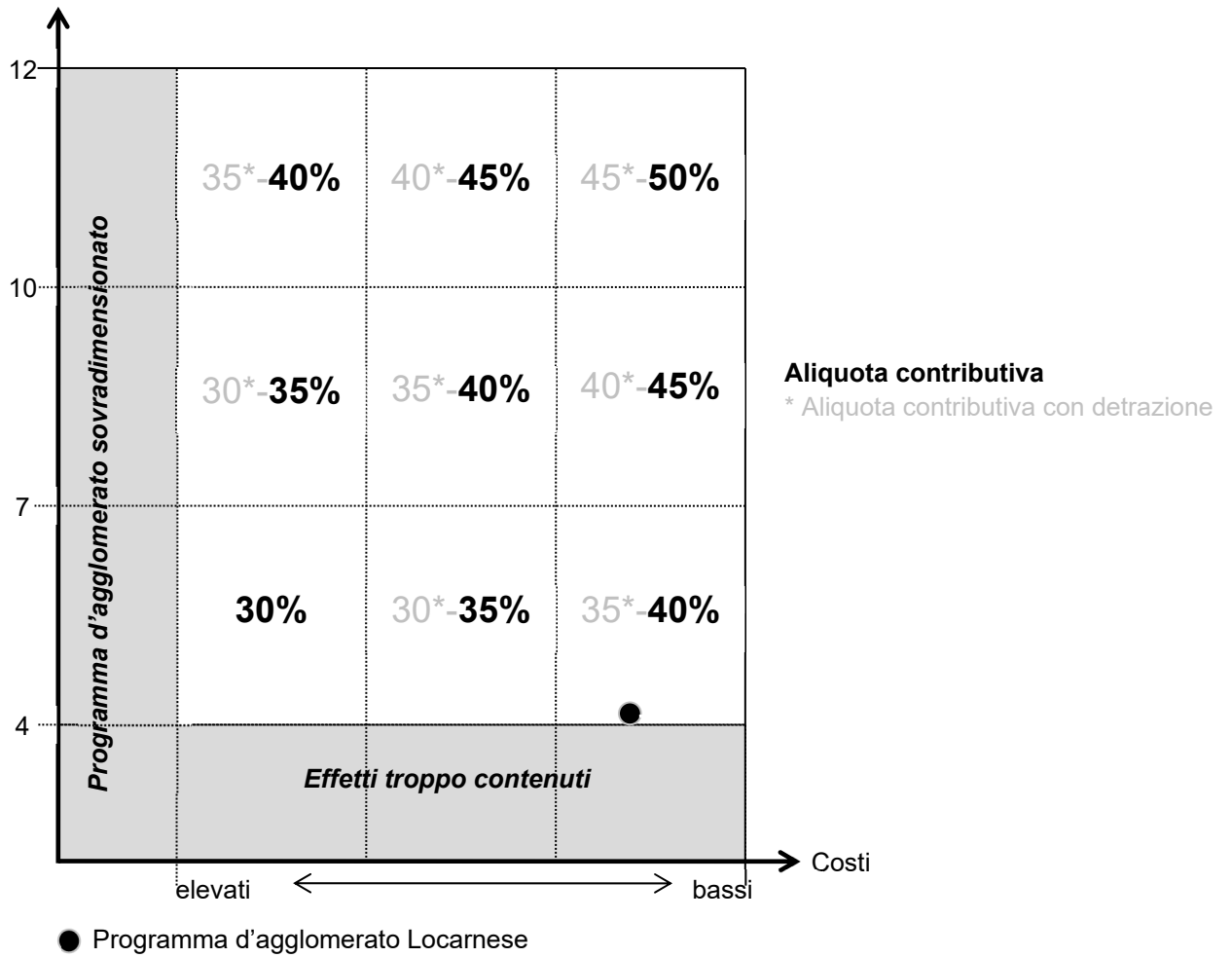
Nell'ambito della 4a generazione, la Confederazione valuta lo stato di attuazione delle misure della 2a generazione nei settori trasporti e insediamenti e il rapporto di attuazione. Se vengono riscontrate delle mancanze, si può procedere a una deduzione del 5% del contributo federale.

L'attuazione è stata valutata sufficiente. L'aliquota contributiva risulta direttamente dal rapporto costi-benefici⁸

Per il presente programma d'agglomerato risulta pertanto un'aliquota contributiva di 40%.

⁸ Art. 22 OUMin e DIPTA n. 3.4.4

Benefici (secondo la tabella 4-2)



6 Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione nonché con i piani direttori cantonali

6.1 Legislazione, piani settoriali, piani di misure e inventari della Confederazione

6.1.1 In generale

La conformità del programma d'agglomerato è stata esaminata in modo sommario con la legislazione in materia di pianificazione del territorio e di protezione dell'ambiente, con i piani settoriali connessi a livello tematico, in particolare «Mobilità e territorio 2050», piano settoriale dei trasporti, parte programmatica, parte Infrastruttura ferroviaria e parte Infrastruttura stradale, come anche con piani di misure e inventari. Non sono state rilevate contraddizioni.

Le disposizioni giuridiche e le prescrizioni di pianificazione sono vincolanti anche ai fini dell'ulteriore elaborazione e della realizzazione del presente programma d'agglomerato. In fase di attuazione delle misure della lista A, qualsiasi eventuale conflitto dovrà essere risolto con i servizi federali competenti prima della sottoscrizione della convenzione di finanziamento.

6.1.2 Misure di priorità A o B con possibili conflitti in ambito ambientale secondo l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)

Secondo un esame sommario dell'UFAM, le seguenti misure di priorità A o B considerate per la valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato possono comportare conflitti o difficoltà riguardanti il rispetto della legislazione in materia ambientale (elenco non esaustivo).

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Tab. rapporto d'esame</i>	<i>Misura</i>	<i>Orizzonte temporale</i>	<i>Possibili conflitti</i>
5113.4.002	TP 9.2	2-1	Nodo intermodale alla fermata ferroviaria di San Nazzaro	A	Ambienti degni di protezione (alberi, boschetti in terreni aperti, prati, vegetazione ripuale)
5113.4.004	ML 3.1	4-6	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	B	Spazio riservato alle acque del fiume Maggia; vegetazione ripuale degna di protezione
5113.4.005	ML 3.2	4-1d	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuovo collegamento pedonale Minusio Mappo - Tenero	B	IFP N°1802, ORUAM N°119 (parte III), ambienti degni di protezione e superficie prioritaria come base per la pianificazione dell'infrastruttura ecologica (reticolo umido - prospettiva nazionale)
5113.4.006	ML 5.3	4-1a	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Cadepezzo - Cadenazzo lungo la ferrovia	A	Zona palustre N°260 (il PUC e il confine della zona palustre nel PUC si estende fino alla linea ferroviaria)
5113.4.011	ML 10	4-1a	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Gambarogno, marciapiede ciclo-pedonale Quartino	A	Corridoio faunistico TI-21,-25; ai margini della zona palustre N°260, dell'IFP N°1802 e del settore III dell'ORUAM N° 119

5113.4.013	ML 22	4-1a	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: nuova passerella sul riale Riarena tra le Gerre di Sotto e Cugnasco	A	Ai margini della zona palustre n° 260 e dell'ISAN TI 147 (settore B); spazio riservato alle acque, cordone alberato e vegetazione ripuale degni di protezione
5113.4.017	ML 26	4-1a	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: nuova passerella sul fiume Melezza a Golino (Centovalli)	A	Spazio riservato alle acque e vegetazione golenale degna di protezione
5113.4.021	TIM 20.1	4-1b	Messa in sicurezza della viabilità: tratta Solduno - Ponte Brolla	A	IFP n°1806, vegetazione golenale degna di protezione (zona golenale non inclusa nell'inventario "Paradiso dei cavalli (Gabbi II)")

Tabella 6-1

6.2 Conformità delle misure infrastrutturali di priorità A con i piani direttori cantonali

Tutte le misure relative all'infrastruttura dei trasporti rilevanti per il piano direttore, cofinanziate nel quadro del Programma Traffico d'agglomerato (PTA) e riportate nelle liste A, devono essere coordinate a livello territoriale nel corrispondente piano direttore cantonale al più tardi al momento della conclusione della convenzione sulle prestazioni, inoltre devono essere iscritte con lo stato di coordinamento «dato acquisito» e approvate dalla Confederazione. Le misure elencate di seguito sono rilevanti per il piano direttore cantonale:

Lista A:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Stato di coordinamento nel piano direttore</i>	<i>Necessità d'intervento</i>
Nessuna misura				

Tabella 6-2

Ciò vale anche per le misure nei settori insediamenti e paesaggio non rilevanti per il piano direttore e strettamente correlate con una misura infrastrutturale relativa ai trasporti della lista A (p. es. polo di sviluppo da collegare con una nuova linea tranviaria). Le misure elencate di seguito sono rilevanti per il piano direttore cantonale:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Stato di coordinamento nel piano direttore</i>	<i>Necessità d'intervento</i>
Nessuna misura				

Tabella 6-3

Si raccomanda di coordinare a livello territoriale nel piano direttore cantonale, entro quattro anni dalla conclusione della convenzione sulle prestazioni, le altre misure nel settore degli insediamenti e del paesaggio e le misure infrastrutturali relative ai trasporti della lista A rilevanti per il piano direttore, di iscriverle con lo stato di coordinamento «dato acquisito» e di chiederne l'approvazione alla Confederazione.

La gestione delle superfici per l'avvicendamento delle colture è disciplinata segnatamente dall'ordinanza del 28 giugno 2000 sulla pianificazione del territorio (OPT)⁹. L'attuazione compete ai Cantoni. Per le superfici per l'avvicendamento delle colture, qualora fosse necessario, ulteriori riserve vanno aggiunte nella convenzione sulle prestazioni.

7 Raccomandazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato

Il rapporto d'esame illustra nella valutazione globale del cap. 2.2 i punti forti e i punti deboli del programma d'agglomerato per ogni criterio d'efficacia. Di seguito, senza pretesa di esaustività, vengono fornite tra le altre cose ulteriori raccomandazioni per migliorare il coordinamento con la pianificazione superiore, l'efficacia del programma e per gli aspetti operativi.

In generale, il PALoc per una prossima generazione dovrebbe far capo a un'analisi aggiornata corredata dalla struttura dei flussi di traffico motorizzato, nonché da elementi relativi alla mobilità turistica e transfrontaliera. Il PaLoc potrebbe essere reso molto più efficace sviluppando in modo più dettagliato l'elemento "necessità d'intervento" e attuando le strategie settoriali tramite misure più incisive. Ciò renderebbe anche più comprensibile il filo conduttore del programma.

La strategia settoriale Trasporti potrebbe inoltre essere rielaborata per tenere meglio conto del potenziale delle pianificazioni nazionali (ad esempio il potenziamento dell'offerta FART) e per proporre una visione multimodale coerente (ad esempio integrando il potenziale della galleria ferroviaria del Monte Ceneri e i miglioramenti ferroviari nelle discussioni sul trasporto motorizzato nel Piano di Magadino), allo scopo di sfruttarne al meglio i benefici, in particolare nel campo dei TP.

Inoltre, l'efficacia del PA potrebbe essere migliorata includendo elementi forti, concreti e vincolanti in relazione alla gestione del TIM (gestione dei flussi di TIM, altre misure per influenzare la scelta modale, misure per aumentare il grado di occupazione dei veicoli) e alla gestione dei parcheggi, compreso i P+R. Per quanto riguarda i parcheggi e la valorizzazione degli spazi pubblici, l'agglomerato è invitato a proseguire le riflessioni sull'attuale utilizzazione come parcheggi delle piazze e degli spazi pubblici. Le misure vincolanti per il TIM dovrebbero essere accompagnate da un ulteriore sviluppo dei TP, in coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti nei siti strategici. Inoltre, il PA dovrebbe proporre analisi più approfondite per anticipare o sviluppare misure di accompagnamento adeguate per le pianificazioni cantonali (ad esempio, la galleria Moscia-Acapulco).

Le misure relative agli insediamenti dovrebbero essere più dettagliate e precise, soprattutto per quanto riguarda le singole tappe da intraprendere, al fine di garantirne l'attuazione e lo sviluppo centripeto. Per garantire un migliore coordinamento tra trasporti e insediamenti, il PA dovrebbe identificare in modo più capillare la capacità di accoglienza in termini di abitanti e posti di lavoro. L'agglomerato deve garantire che il sistema di trasporto (in particolare le reti stradali e di trasporto pubblico) sia in grado di assorbire l'aumento del traffico dovuto al suo sviluppo insediativo. A tal fine, gli effetti dello sviluppo degli insediamenti sulle reti di trasporto dovrebbero essere stimati quantitativamente o perlomeno qualitativamente. Se necessario, l'agglomerato dovrebbe includere misure per garantire sia la fluidità che la gestione del traffico stradale e/o un'offerta adeguata nell'ambito dei TP.

Sarebbe inoltre importante chiarire il ruolo dell'agglomerato, in particolare nelle misure relative allo sviluppo degli insediamenti, e mostrare in modo più esplicito e sistematico nelle schede delle misure dove e come il PA intende valorizzare gli spazi verdi e liberi. Per la prossima generazione di PA, delle misure paesaggistiche più dettagliate permetterebbero di garantire che gli aspetti infrastrutturali di accessibilità e di svago in esse contenuti non pregiudichino i valori naturali e paesaggistici che intendono proteggere e valorizzare.

⁹ RS 700.1

Oltre all'analisi dei punti neri per le varie modalità di trasporto, un'analisi sistematica delle lacune, soprattutto in termini di sicurezza (anche per le persone più vulnerabili) e delle reti di mobilità fornirebbe anche una base chiara per le misure proposte. Alla luce di questa analisi, l'agglomerato dovrebbe pure proporre una strategia settoriale Sicurezza chiara e comprovata.

I valori obiettivo degli indicatori MOCA non sono utili solo per il monitoraggio degli effetti, ma anche per la preparazione o l'elaborazione di un programma d'agglomerato. Essi completano il quadro generale in termini quantitativi. Le strategie e le misure dovrebbero fare riferimento a questi valori obiettivo e contribuire al loro raggiungimento¹⁰. L'evoluzione della quota modale di TIM dal 77% al 56% entro il 2040 sembra molto ambiziosa alla luce delle misure proposte e non corrisponde all'evoluzione osservata negli ultimi anni. Inoltre, per raggiungere questi obiettivi, nelle prossime generazioni dovranno essere introdotte misure più forti e più restrittive per il TIM. Il valore obiettivo relativo alla densità delle zone di abitazione, miste e centrali, da mediamente 49,4 abitanti e posti di lavoro a 60 abitanti e posti di lavoro per ettaro, sembra poco plausibile in considerazione delle misure relative allo sviluppo degli insediamenti proposte. Infine, questo valore è, in media, leggermente inferiore al valore obiettivo per gli agglomerati della stessa dimensione.

¹⁰ Cfr. DIPTA, pag. 12, n. 1.6

ALLEGATO 1

Lista delle misure beneficianti di un contributo federale forfettario

Pacchetto Traffico lento, lista A (TL, lista A)

Tipo di misura	Numero di unità di prestazione	Unità di prestazione	Costi medi per unità di prestazione	Tasso di contributo	Riduzione concettuale	Supplemento di rincaro	Contributo per unità di prestazione	Contributo totale
Impianti di posteggio per cicli cat. 3	108	Numero	3'889	40%	5%	8%	1'596	172'380
Isole pedonali senza ampliamento stradale	1	Numero	25'000	40%	5%	8%	10'260	10'260
Cavalcavia per il traffico lento	228	m2	6'377	40%	5%	8%	2'617	596'701
Percorsi TL cat. 2	2'254	m	721	40%	5%	8%	296	666'979
Percorsi TL cat. 3	990	m	1'355	40%	5%	8%	556	550'733
Percorsi TL cat. 4	2'695	m	2'797	40%	5%	8%	1'148	3'094'006

Contributo totale mio. CHF (arrotondato)	5,10
---	------

Tabella A1-a

Pacchetto Riqualfica/sicurezza dello spazio stradale, lista A (RSS, lista A)

Tipo di misura	Numero di unità di prestazione	Unità di prestazione	Costi medi per unità di prestazione	Tasso di contributo	Riduzione concettuale	Supplemento di rincaro	Contributo per unità di prestazione	Contributo totale
RSS	40'925	m2	328	40%	5%	8%	134	5'503'464

Contributo totale mio. CHF (arrotondato)	5,51
---	------

Tabella A1-b

Pacchetto Riqualifica di fermate di autobus e tram, lista A (RFBT, lista A)

Tipo di misura	Numero di unità di prestazione	Unità di prestazione	Costi medi per unità di prestazione	Tasso di contributo	Riduzione concettuale	Supplemento di rincaro	Contributo per unità di prestazione	Contributo totale
Fermate di bus cat.2	8	Numero	132'500	40%	5%	8%	54'378	435'024

Contributo totale mio. CHF (arrotondato)	0,44
---	------

Tabella A1-c

ALLEGATO 2

Lista delle misure non cofinanziabili che secondo la Confederazione hanno un effetto critico

Di seguito sono elencate le misure non cofinanziabili che fanno parte integrante del programma d'agglomerato presentato, ma per le quali la Confederazione ha espresso delle riserve.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Motivazione</i>
5113.4.040	P6	Area di svago e di protezione naturalistica: Bosco di Maia - Arbigo	Possibile conflitto con l'IFP n° 1806, riserva forestale 160_TI_02 et IBN TI 158; questi valori sono citati e riconosciuti nella misura, tuttavia non si possono escludere danni dovuti alla gestione dei parcheggi o al miglioramento degli accessi.
5113.4.041	P8	'Area di svago e riqualifica paesaggistica: Riva lago Gambarogno (tratta Magadino - Vira)	Diversi elementi di svago (Lido, nuovo pontile, parcheggio sotterraneo a Magadino, accesso agli isolotti per i bagnanti, passeggiata lacuale) sono in possibile conflitto con zona palustre n° 260, ORUAM N°119, ISAN n° 152, zona golenale n° 169, IFP n° 1802, palude n° 2314; è necessaria la consultazione dell'UFAM e del CFNP.

Tabella A2-1