



14.09.2018

Programma d'agglomerato Locarnese 3a generazione Rapporto d'esame della Confederazione

N. registrazione/dossier: 223.1-03-15/5/4/16

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

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Maria Lezzi
Direttrice

Ulrich Seewer
Vicedirettore

Indice

1	Oggetto, obiettivi e scopo dell'esame; procedura	4
1.1	Oggetto dell'esame	4
1.2	Obiettivi e scopo dell'esame	4
1.3	Procedura d'esame.....	4
2	Valutazione globale e contributo federale	6
3	Esame dei requisiti di base	9
4	Valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato	12
4.1	Benefici: valutazione in funzione dei criteri di efficacia	13
4.2	Effetti del programma d'agglomerato (rapporto costi/benefici)	16
5	Esame dell'ordine di priorità delle misure	18
5.1	Adeguamento delle misure in base alle istruzioni del DATEC.....	18
5.2	Misure non cofinanziate.....	20
5.2.1	Misure non cofinanziabili dalla Confederazione	20
5.2.2	Misure non rilevanti per il programma	23
5.3	Misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione	23
5.4	Modifica dell'ordine di priorità A, B e C da parte della Confederazione.....	24
5.5	Liste A, B e C* dopo l'esame dell'ordine di priorità.....	24
6	Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione nonché con i piani direttori cantonali	26
6.1	Legislazione, piani settoriali, piani di misure e inventari della Confederazione	26
6.1.1	In generale.....	26
6.1.2	Misure infrastrutturali di priorità A o B con possibili conflitti in ambito ambientale secondo l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)	26
6.2	Conformità delle misure di priorità A o B con i piani direttori cantonali.....	26
6.3	Riserva a fronte di contenuti del piano direttore cantonale non ancora stabiliti in via definitiva.....	27
7	Osservazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato	29
	ALLEGATO 1	30

1 Oggetto, obiettivi e scopo dell'esame; procedura

1.1 Oggetto dell'esame

L'oggetto dell'esame è il programma d'agglomerato **Locarnese** suddiviso in:

- PALoc3, Programma d'agglomerato Locarnese, terza generazione, Rapporto esplicativo finale (compreso il reporting sull'attuazione), 31 ottobre 2016
- PALoc3, Programma d'agglomerato Locarnese, terza generazione, Schede sulle misure, 31 ottobre 2016
- PALoc3, Programma d'agglomerato Locarnese, terza generazione, Carte tematiche, 31 ottobre 2016

Il programma d'agglomerato è stato presentato per esame alla Confederazione il 14 dicembre 2016. Con l'inoltro del programma, l'ente responsabile chiede alla Confederazione, nell'ambito della legge sul fondo infrastrutturale e della legge federale del 30 settembre 2017 concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA)¹, il cofinanziamento delle misure infrastrutturali di trasporto definite prioritarie nel programma d'agglomerato.

1.2 Obiettivi e scopo dell'esame

L'esame ha un triplice scopo:

1. verificare se i requisiti di base sono soddisfatti;
2. stabilire l'importo dei contributi federali, sulla base
 - a) degli effetti del presente programma d'agglomerato;
 - b) dello stato di attuazione dei programmi d'agglomerato della 1a e 2a generazione, valutato sulla base del reporting sull'attuazione; quest'ultimo è da considerare parte integrante del programma d'agglomerato di 3a generazione²;
3. verificare l'ordine di priorità delle misure rispetto agli altri programmi d'agglomerato tenendo conto dei mezzi finanziari della Confederazione (analisi costi-benefici basata sui criteri di efficacia definiti dalla legge).

Su tale base verranno elaborati il messaggio concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2019 (qui di seguito «messaggio del Consiglio federale») da sottoporre alle Camere federali e le convenzioni sulle prestazioni per i programmi d'agglomerato di 3a generazione.

Nel quadro dell'elaborazione del rapporto d'esame non viene valutata la conformità ai requisiti di legge delle misure relative ai trasporti e agli insediamenti 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

La procedura d'esame è definita nelle istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3a generazione (qui di seguito «istruzioni del DATEC») pubblicate il 16 febbraio 2015 dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC. Queste istruzioni sono state concretizzate e precisate in sede di applicazione pratica. I costi forfettari sono calcolati secondo l'articolo 3 dell'Ordinanza del DATEC del 20 dicembre 2017 concernente i termini e il

¹ SR 725.13

² Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3a generazione pubblicate il 16 febbraio 2015, pag. 22 punto 3.3.

calcolo dei contributi per i provvedimenti nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato³. Ulteriori indicazioni in merito alla procedura e ai risultati del lavoro di esame sono specificati nel rapporto esplicativo del 14 settembre 2018.

³ OCPTA; RS 725.116.214

2 Valutazione globale e contributo federale

Il Programma d'agglomerato Locarnese di 3a generazione (PA) è coerente con la generazione precedente, in quanto favorisce lo sviluppo centripeto del tessuto edificato nelle zone centrali e suburbane. Propone una visione d'insieme pertinente, tradotta in una strategia di coordinamento fra trasporti e sviluppo degli insediamenti. Il filo conduttore tra le analisi, la visione d'insieme, le strategie settoriali e le diverse misure del PA è chiaro e coerente. Le strategie settoriali restano tuttavia un po' troppo concise e la visione multimodale proposta è attuata solo parzialmente.

Il punto di forza del programma d'agglomerato consiste nello sviluppo di un'offerta TP coerente a livello urbano e regionale. Le misure proposte sono concrete e rafforzano l'effetto dell'attuazione della tappa 2020 della rete TILO. La riorganizzazione della rete di bus e il raccordo tra TP e traffico lento (TL) migliorano l'accessibilità dell'agglomerato e agevolano l'intermodalità. La strategia TL è chiara e le misure identificate permettono di colmare le importanti lacune della rete. Il programma propone numerose riqualifiche dello spazio stradale volte a moderare il traffico nelle aree urbane e a promuovere l'utilizzo della rete strutturante, del tutto coerenti con la strategia del trasporto individuale motorizzato (TIM) e la visione d'insieme. Per quanto riguarda i posteggi, le disposizioni cantonali («tassa di collegamento», revisione del regolamento cantonale) prevedono una prima tappa pertinente al fine di gestire l'accessibilità del trasporto individuale motorizzato (TIM) nelle zone centrali lavorative.

In materia di sviluppo degli insediamenti, il programma d'agglomerato prevede una densificazione dei comparti delle stazioni, dell'area centrale tra Ascona e Losone nonché del quartiere ai Saleggi (ex-quartiere Gas Macello) a Locarno. È altresì prevista una crescita della popolazione lungo gli assi urbani primari e secondari. Anche il miglioramento della qualità degli spazi pubblici costituisce un elemento importante del programma.

Un punto debole del programma consiste in una strategia di gestione del trasporto individuale motorizzato (TIM) troppo poco concretizzata. In effetti, 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 di gestione del traffico.

Nell'ambito dello sviluppo degli insediamenti, uno dei punti deboli è costituito dalla mancanza di concretizzazione della strategia di sviluppo. In effetti, il programma propone unicamente disposizioni molto generali per garantire lo sviluppo centripeto o per limitare la dispersione degli insediamenti. Inoltre il PA definisce i limiti dello sviluppo degli insediamenti solo attraverso la morfologia e linee di forza del paesaggio. Infine, la questione dei grandi generatori di traffico (GGT) e del loro sviluppo è affrontata solo in maniera sommaria.

La sicurezza del traffico è migliorata in una certa misura, grazie in particolare alla messa in sicurezza di una parte dei punti critici identificati come pure alle riqualifiche dello spazio stradale, fattori che agiscono positivamente sul sentimento di sicurezza all'interno dello spazio stradale. La sicurezza non è tuttavia oggetto di una strategia specifica o sistematica.

Per quel che riguarda il paesaggio e l'ambiente, il programma propone misure paesaggistiche convincenti, in particolare quelle volte a rivitalizzare e riqualificare i corsi d'acqua. Gli effetti negativi del PA sull'ambiente e l'uso di risorse dovrebbero tuttavia essere limitati. Solo una debole flessione delle parti modali a favore del TP e del TL sembra concepibile. In effetti, il programma non garantisce la gestione del TIM, e non propone nessuna soluzione concreta per contenere il consumo di superfici.

Esaminando i programmi d'agglomerato di 3a generazione, la Confederazione considera lo stato di avanzamento dell'attuazione delle misure presentate con le generazioni precedenti nonché il reporting sull'attuazione. Le carenze registrate in uno di questi ambiti possono comportare una riduzione di uno o più punti nella valutazione dei benefici del programma. Nel caso del PA Locarnese, nessuna deduzione di punti è stata effettuata. Il reporting e l'avanzamento dell'attuazione delle misure della 2a generazione sono soddisfacenti.

Dopo l'esame dell'ordine di priorità delle misure, il Programma d'agglomerato Locarnese presenta costi di investimento pari a 95,32 milioni di franchi. Quest'importo comprende 32,68⁴ milioni di franchi per le misure della lista A della 2a generazione⁵. I costi di investimento per l'agglomerato medio-piccolo in questione sono considerati bassi.

A seconda dell'efficacia del programma (rapporto costi/benefici) si propone al Parlamento federale di applicare la seguente aliquota contributiva della Confederazione alle misure cofinanziate di 3a generazione⁶:

40%

Sulla base di questa aliquota contributiva, viene proposto alle Camere federali di sbloccare i contributi federali elencati per il cofinanziamento delle misure contemplate nella lista A riportata di seguito.

Lista A

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF) 2016*</i>	<i>Contributo federale **</i>	<i>Contributo federale ***</i>
5113.3.055	TP 4.2.1	Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuovo capolinea Linea 1 a Losone Via Mezzana/Via Trisnera	0,65	0,65	0,26	
5113.3.056	TP 4.2.2	Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuove fermate	2,32	2,32	0,93	
5113.3.057	TP 4.3	Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuova strada di raccordo Ascona	2,15	2,15	0,86	
5113.3.065	TP 8.1	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma (Lista A)	1,12	1,12	0,45	
5113.3.068	TP 9.1	Realizzazione nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro (Lista A)	1,85	1,85	0,74	
5113.3.070	TP CmP 1.B	Riorganizzazione del nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno-Muralto	12,50	12,50	5,00	
5113.3.105	-	Pacchetto TL lista A	10,18	9,75		3,90
5113.3.106	-	Pacchetto GT lista A	4,71	4,25		1,70
5113.3.107	-	Pacchetto RSS lista A	12,81	7,95		3,18
Somma			48,29	42,54	8,24	8,78

Tabella 2-1 *stato dei prezzi aprile 2016 **stato dei prezzi aprile 2016 esclusi IVA e rincaro esclusi; *** stato dei prezzi aprile 2016 inclusi IVA e rincaro (cfr. allegato 1)

⁴ I costi di investimento A2 sono stati calcolati come segue: i costi allo stato dei prezzi 2005 secondo la convenzione sulle prestazioni della 2a generazione sono stati convertiti allo stato dei prezzi attuale detraendo i contributi che gli enti responsabili hanno rifiutato in via definitiva.

⁵ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 66 punto 4.5.2.

⁶ Le aliquote contributive per le misure della lista A, fissate nella convenzione sulle prestazioni della 1a e 2a generazione, restano invariate.

Altre misure rilevanti per l'efficacia del programma

Le seguenti misure sono rilevanti per la valutazione dell'efficacia del programma e di conseguenza per la determinazione dell'aliquota contributiva. Sono integrate nella convenzione sulle prestazioni.

- Misure non cofinanziabili dalla Confederazione negli ambiti trasporti e insediamenti secondo la Tabella 5-2 (cfr. capitolo 5.2.1)
- Misure della lista B secondo la tabella Tabella 5-6 (cfr. capitolo 5.5).

Le altre misure cofinanziabili dalla Confederazione secondo la tabella 5-5 (cfr. capitolo 5.3.), la cui realizzazione è prevista nell'orizzonte temporale A o B dei programmi d'agglomerato della 3^a 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.

I costi e i benefici dei programmi d'agglomerato di 3a generazione rielaborati sono stati valutati tenendo conto delle misure del programma d'agglomerato di 2a generazione (escluse le misure di priorità B, cfr. capitolo 3.4 della convenzione sulle prestazioni), ma senza considerare i progetti urgenti⁷. Anche lo stato di attuazione di tali misure (già convenute in modo vincolante) è rilevante per l'efficacia del presente programma d'agglomerato della 3a generazione e quindi per la determinazione dell'aliquota contributiva.

⁷ Per i progetti urgenti relativi al traffico d'agglomerato sono stati stanziati i crediti dal fondo infrastrutturale nell'ottobre 2006 (cfr. decreto federale concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale del 4 ottobre 2006). Con l'entrata in vigore della legge sul fondo infrastrutturale nel 2008 la realizzazione di questi progetti urgenti ha potuto prendere il via.

3 Esame dei requisiti di base

Secondo le istruzioni del DATEC, il diritto del programma d'agglomerato ad essere cofinanziato dalla Confederazione sottostà a sei requisiti di base generali⁸.

Un programma d'agglomerato deve soddisfare tutti questi requisiti. Le modalità e il grado di dettaglio del programma possono tuttavia essere adattate alle peculiarità e alle dimensioni del relativo agglomerato⁹.

Dopo aver esaminato il programma inoltrato, la Confederazione constata che tali requisiti sono soddisfatti.

Sintesi

Il Programma d'agglomerato Locarnese di terza generazione (PA) è sostenuto da una struttura regionale dell'ente responsabile ben consolidata. Si tratta di un punto di forza del programma, così come la cartografia in scala 1:25'000, che permette di visualizzare e localizzare le strategie. A livello formale, l'utilizzo di tabelle di sintesi, come quelle alla fine dei capitoli dell'analisi dello stato attuale o quella mostrante il nesso fra i tipi di misure previsti e gli effetti attesi sul territorio, permette al lettore di avere rapidamente un'idea generale del programma.

L'approccio trasversale e multi-tematico delle strategie è interessante, ma avrebbe potuto essere applicato in maniera coerente a tutto il programma. Infatti, le misure e la cartografia sono state sviluppate per tema «specifico»: ciò complica la comprensione del nesso logico. Inoltre, lo scenario auspicato del PA prende in considerazione le correlazioni fra i vari meccanismi ad incidenza territoriale, ma manca di un'idea forte per la struttura futura del territorio del Locarnese. Infine, il coordinamento con il PA Bellinzonese avrebbe potuto esser illustrata e descritta in maniera più sistematica, soprattutto in un contesto di strette relazioni territoriali e funzionali fra questi due agglomerati.

Requisiti di base 1 e 2

- RB 1: garanzia di partecipazione
- RB 2: definizione di un ente responsabile

I requisiti di base 1 e 2 relativi alla garanzia di partecipazione e all'istituzione di un ente responsabile sono soddisfatti.

Punti forti:

- L'ente responsabile è organizzato in una struttura di collaborazione regionale che ha contribuito in misura determinante alla preparazione del programma d'agglomerato.
- Il Cantone e i Comuni sono stati integrati adeguatamente nel programma. Il PA è basato su una stretta collaborazione fra l'ente regionale ed il Cantone, il quale si impegna ad assicurare il coordinamento con il piano direttore cantonale e il coordinamento fra i differenti agglomerati ticinesi.
- La consultazione pubblica di un mese, la serata d'informazione alla popolazione con dibattito e la pubblicazione online dei documenti contribuiscono alla qualità del programma ed all'adesione della popolazione a quest'ultimo.

Punti deboli:

- Nessuno.

Requisiti di base 3, 4 e 5

- RB 3: analisi dello stato attuale e delle tendenze di sviluppo e identificazione dei punti di forza, dei punti deboli, delle opportunità, dei rischi e della necessità d'intervento
- RB 4: sviluppo in tutti gli ambiti di misure in linea con lo scenario auspicato, le strategie settoriali e la definizione delle priorità (linea coerente)
- RB 5: descrizione e motivazione delle misure prioritarie

⁸ Nel caso di un rapporto di esame preliminare, agli agglomerati è stato inoltrato unicamente il capitolo 3 con aggiunte specifiche.

⁹ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 25 punto 3.4.

Anche i requisiti di base 3-5 su analisi, scenario auspicato, strategie settoriali e sviluppo di misure come pure le indicazioni relative agli indicatori MOCA (valori obiettivo) sono soddisfatti.

Punti forti:

- L'analisi è effettuata seguendo la struttura «SWOT». I punti di forza, i punti deboli, le opportunità e i rischi sono riassunti in una tabella alla fine di ogni capitolo: ciò permette di comprendere rapidamente e chiaramente gli elementi chiave relativi al territorio del Locarnese.
- Gli adattamenti del programma da una generazione all'altra sono comprensibili e giustificate.
- L'approccio trasversale e multi-tematico delle strategie è interessante e permette di basarsi sui legami esistenti fra i vari temi per far scattare il circolo virtuoso menzionato fra gli obiettivi del programma.
- La cartografia in scala 1:25'000 permette di visualizzare e localizzare le strategie settoriali e le misure.
- La tabella 5: «Tipologie di misure del PA e relativi effetti sul territorio» mette in evidenza in una sola pagina i possibili effetti territoriali dei diversi tipi di misure proposte dal PA a favore dello sviluppo della mobilità, dello sviluppo centripeto e del freno alla dispersione degli insediamenti. Questo tipo di strumenti permette al lettore di comprendere rapidamente gli elementi chiave del programma e potrebbe quindi esser utilizzato più frequentemente.

Punti deboli:

- Le strategie sono un po' troppo sintetiche e generali, mentre la visione è a volte già ben dettagliata: c'è quindi un'incoerenza nello passaggio del programma dal livello generale a quello di dettaglio.
- Lo scenario auspicato è ambizioso e prende in considerazione le correlazioni fra i vari meccanismi a incidenza territoriale, ma manca di un'idea forte per la struttura futura del territorio del Locarnese. Un'idea forte e chiara faciliterebbe la comunicazione del PA.
- Gli interventi necessari nell'agglomerato in relazione ai suoi punti deboli avrebbero potuto esser messi in evidenza in maniera più sistematica ed in forma grafica, cartografica e testuale. Ciò permetterebbe di capire meglio la necessità delle misure ad essi inerenti.
- L'approccio trasversale e multi-tematico delle strategie avrebbe potuto essere applicato in maniera coerente a tutto il programma. Infatti, le misure e la cartografia sono state sviluppate per tema «specifico» e ciò complica la comprensione del nesso logico fra loro.
- Il riassunto introduttivo è troppo generale per permettere al lettore di cogliere immediatamente le specificità dell'agglomerato del Locarnese. Inoltre, è più o meno uguale a quello del Bellinzonese: ciò dimostra il legame debole con i contenuti specifici del PA Locarnese.
- Il coordinamento con il PA Bellinzonese avrebbe potuto esser illustrato e descritto in maniera più sistematica, soprattutto in un contesto di strette relazioni territoriali e funzionali fra questi due agglomerati.
- Al livello formale, l'utilizzo dei riquadri riassuntivi in grigio, che rappresenta una buona idea per guidare il lettore, avrebbe potuto essere più sistematico. Inoltre la rappresentazione grafica del scenario auspicato nel rapporto avrebbe potuto riprendere tutti gli elementi menzionati nel testo corrispondente (p. es. «intermodalità trasporto pubblico - mobilità lenta»). Per uno stesso tema, esistono delle incoerenze fra le illustrazioni nel rapporto e le carte tematiche (p. ex i «poli pubblici» della carta del paesaggio non sono coincidono con «poli con funzioni pubbliche regionali» illustrati nel rapporto). Una maggior coerenza fra testo e carte (incluse le nozioni) faciliterebbe la comprensione del nesso logico.

Requisito di base 6

- RB 6: garanzia dell'attuazione e del controlling

Sull'attuazione delle misure dei programmi d'agglomerato di 1a e 2a generazione è stato fatto rapporto nel reporting sull'attuazione e anche gli aspetti formali (capitolo 6 delle istruzioni del DATEC) sono stati rispettati, anche il requisito di base 6 è dunque soddisfatto.

Punti forti:

- Il reporting dell'attuazione delle misure del PA2 è effettuato, gli eventuali ritardi sono giustificati e motivati. I margini di miglioramento sono menzionati come elementi da prendere in conto nel PA, in questo senso il reporting dell'attuazione rappresenta un elemento di base del programma.
- L'ammontare dei costi delle misure infrastrutturali è stato stimato e gli attori interessati sono esplicitati.
- Lo statuto di pianificazione regionale direttrice del PA garantisce un quadro di riferimento per l'applicazione delle misure.

Punti deboli:

- L'allestimento di un sistema di controllo dell'attuazione del PA avrebbe potuto esser mostrato nel rapporto (anche in forma riassuntiva), al fine di dimostrare che il monitoraggio della realizzazione delle misure è garantito.

4 Valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato

La procedura di valutazione dell'efficacia del programma è stabilita dalle istruzioni del DATEC (in particolare i capitoli 2, 3.5 e 4.5)¹⁰ e consiste nel mettere in relazione i benefici di un programma d'agglomerato con i costi che esso genera. I benefici e i costi sono calcolati tenendo conto delle dimensioni dell'agglomerato (somma del numero di abitanti e dei posti di lavoro ponderati per un fattore di 0.5) e delle sue specificità¹¹.

Per la valutazione dei benefici è determinante l'impatto complessivo del programma d'agglomerato, che viene valutato in base a quanto contribuisce alla realizzazione degli obiettivi di efficacia (migliore qualità del sistema dei trasporti, maggior sviluppo centripeto degli insediamenti, minor carico ambientale e minor impiego di risorse, maggior sicurezza del traffico), di cui all'articolo 17d della legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUMin¹²).

Nella valutazione dei benefici del programma d'agglomerato di 3a generazione si considerano le seguenti misure:

- misure della lista A del programma di agglomerato di 3a generazione secondo l'ordine di priorità della Confederazione (capitolo 2);
- misure non cofinanziabili dalla Confederazione e non infrastrutturali nei settori trasporti, insediamento e paesaggio (capitoli 5.2.1);
- misure della lista B del programma di agglomerato di 3a generazione secondo l'ordine di priorità della Confederazione (capitolo 5.5);
- misure della lista A del programma o dei programmi di agglomerato di 1a e 2a generazione che sono parte integrante della relativa convenzione sulle prestazioni (misure cofinanziabili, misure non cofinanziabili e prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato; capitolo 3.1-3.3 della convenzione sulle prestazioni);
- eventuali misure supplementari rilevanti che sono state attuate o avviate durante il periodo 2011-2014 o il periodo 2015-2018.¹³

Le altre misure cofinanziabili dalla Confederazione secondo la tabella Tabella 5-5.3, la cui realizzazione è prevista nell'orizzonte temporale A o B dei programmi d'agglomerato della 3a 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.

Anche il reporting sull'attuazione (stato dell'attuazione delle misure dei programmi d'agglomerato delle generazioni precedenti, elaborazione di misure sulla base dei programmi delle generazioni precedenti) viene considerato nella valutazione dei benefici.

I costi sono calcolati in base alla somma dei costi delle misure classificate di priorità A o B dalla Confederazione del programma d'agglomerato di 3a generazione e dei costi delle misure della lista A cofinanziate e previste nella convenzione sulle prestazioni di 1a e 2a generazione¹⁴.

¹⁰ Cfr. istruzioni del DATEC, p. 13, capitolo 2, p. 39 capitolo 3.5 e p. 64, capitolo 4.5.

¹¹ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 64 punto 4.5 e pag. 65 punto 4.5.2.

¹² RS **725.116.2**

¹³ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 64 punto 4.5.1.

¹⁴ Cfr. istruzioni del DATEC pag. 65 punto 4.5.2.

4.1 Benefici: valutazione in funzione dei criteri di efficacia

<i>Criterio di efficacia</i>	<i>Valutazione e motivazione</i>
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	<p>Punti forti</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il programma propone una visione multimodale del sistema dei trasporti pertinente e specifica per l'agglomerato Locarnese. ▪ Uno dei punti di forza del programma d'agglomerato consiste nel concetto relativo al TP: lo sviluppo dell'offerta TP a livello urbano e regionale è coerente, ben coordinato con lo sviluppo degli insediamenti e si traduce in misure infrastrutturali concrete. Rafforza l'effetto dell'attuazione della tappa 2020 della rete TILO. Il programma prevede tuttavia solo un esiguo numero di misure strutturanti volte a prioritizzare il TP, che da sole non permetteranno di migliorare sensibilmente l'efficacia della rete di bus nel contesto saturo dell'agglomerato. ▪ In materia di TL, il programma è coerente con la generazione precedente e persegue lo sviluppo della rete secondo una strategia chiara e precisa, tradotta in misure concrete. Alcune importanti lacune della rete sono quindi colmate. Le condizioni di spostamento dei pedoni e dei ciclisti risultano quindi migliorate in particolare per gli spostamenti utilitari. Infine, l'offerta di stazionamenti per biciclette diventa più attrattiva in prossimità dei nodi TP. ▪ Grazie alla riorganizzazione della rete di bus e alle misure di raccordo tra TP e TL, viene migliorata l'accessibilità dell'agglomerato, e in particolare del polo di sviluppo economico di Losone-Saleggi, delle aree di svago ad Ascona e Losone, del grande generatore di traffico (GGT) di Tenero e della stazione di Gordola. ▪ Le coincidenze TP-TL sono migliorate nei pressi della stazione principale di Locarno-Muralto e del nodo secondario di S. Nazzaro. ▪ La strategia relativa al trasporto individuale motorizzato (TIM) è coerente con la visione d'insieme. Basata sul concetto di «asse urbano», propone numerose riqualifiche stradali volte a rendere operativa la gerarchia della rete stradale, moderando le zone urbane e favorendo l'utilizzo della rete strutturante. ▪ L'introduzione della «tassa di collegamento» e la revisione del regolamento cantonale propongono una prima tappa pertinente e finalizzata a gestire l'accessibilità TIM ai comparti centrali e alle zone lavorative. Questi strumenti creano le basi necessarie per una migliore gestione e un dimensionamento più adeguato dei posteggi privati. ▪ Le misure in materia di posteggi pubblici rappresentano una prima tappa importante per disciplinare questa problematica, la strategia rimane tuttavia relativamente evasiva (principi generali) e auspica un'attuazione su tutto il territorio dell'agglomerato. La gestione tariffaria e la limitazione dei tempi di sosta nei posteggi pubblici dovrebbero essere trattate e concretizzate sull'insieme del territorio, basandosi su un'analisi precisa dell'offerta, della domanda e della gestione attuale dell'offerta. <p>Punti deboli</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ I principi per la gestione dei flussi verso il centro dell'agglomerato rimangono poco esplicitati, fatta eccezione per i controlli d'accesso e la centrale di gestione del traffico previsti. Inoltre, alcune realizzazioni sembrano in contraddizione con la volontà di gestire e gerarchizzare il TIM. La misura di riqualifica a Losone integra, ad esempio, una nuova rotonda che non permette di prioritizzare i flussi di traffico. ▪ Il potenziale degli spostamenti a piedi nei comparti urbani dell'agglomerato non è ancora ben sfruttato. Non viene affrontata la questione dei collegamenti verticali, molto importanti per il Locarnese. Una parte delle misure concernenti il miglioramento della sicurezza dei passaggi pedonali è prevista solo a lungo termine. L'accessibilità pedonale alle principali fermate TP non viene affrontata in maniera specifica.

-
- Le misure proposte per sostenere l'elaborazione di piani di mobilità aziendale, scolastica e delle persone anziane sono pertinenti ma sono presentate nel PA in maniera molto generale (intenzioni e principi).
-

CE2:
Promozione
dello sviluppo
centripeto degli
insediamenti

Punti forti

- Il programma propone un coordinamento adeguato tra trasporti e insediamenti, continuando con la strategia proposta nella generazione precedente. Il programma agevola infatti uno sviluppo centripeto, in prossimità delle stazioni (Locarno-Muralto, Minusio e Gordola) e nelle zone caratterizzate da una buona accessibilità TP (quartiere Saleggi, comparto centrale tra Ascona e Losone). Tuttavia il PA non fissa classi di collegamento né densità minime per i nuovi sviluppi.
- Il PA mira a concentrare gli abitanti e gli impieghi densificando le zone già edificate. A tale scopo fissa per le zone centrali obiettivi di crescita più importanti, rispetto a quelli previsti nello scenario nel piano direttore cantonale (PD). Nelle zone periurbane, è invece prevista una crescita più contenuta rispetto a quella dello scenario del PD.
- Il programma migliora la qualità degli spazi pubblici e riduce parzialmente gli effetti di cesura nello spazio urbano grazie ad esempio alle riqualifiche degli assi primari e secondari secondo il concetto di «asse urbano» in via Locarno a Losone e in via San Gottardo a Tenero, ma anche all'estensione delle zone di moderazione del traffico (Losone, Tenero, Gordola), alla riqualifica delle aree di svago e delle rive lacustri nonché alla creazione di spazi verdi (delta di Magadino). Ciononostante, il programma non prevede la riqualifica multimodale degli spazi pubblici strutturanti in maniera sistematica e per l'integralità del territorio, com'è ad esempio il caso per il Largo F. Zorzi a Locarno.

Punti deboli

- Fatta eccezione per le disposizioni generali, la strategia di sviluppo degli insediamenti fatica ad essere messa in pratica. L'analisi effettuata dimostra che ci sono molte riserve ipotetiche nella zona edificabile esistente. Il programma non propone però una prioritizzazione o una riduzione di quest'ultima, si limita a prevedere un controllo delle riserve nelle zone urbane e periurbane mal collegate dal TP. Ciononostante, il PA prevede piani particolareggiati e regolatori per diversi quartieri, al fine di favorire la concentrazione della popolazione e delle attività in settori più favorevoli.
 - Il programma non propone strategie, misure concrete o criteri vincolati e specifici per limitare la dispersione degli insediamenti. Ciononostante, i perimetri degli insediamenti sono definiti nel PD.
 - Al contrario del programma di 2a generazione, il PA affronta soltanto a grandi linee il tema dei grandi generatori di traffico (GGT) di Riazzino e Tenero nonché i due poli di sviluppo economici di Riazzino e Losone-Saleggi (fatta eccezione per la misura IN 2, che non menziona espressamente tali zone in quanto poli di sviluppo), riferendosi brevemente al PD. Il PA non specifica in maniera chiara l'eventuale assenza di una necessità d'intervento, né per i GGT né per i poli di sviluppo economico.
 - Il programma intende favorire lo sviluppo di residenze principali e contenere l'estensione di residenze secondarie ben collegate alla rete TP. La concretizzazione di questa misura e il valore aggiunto rispetto alla LPT non sono però chiaramente dimostrati.
-

CE3: Aumento della sicurezza del traffico

Punti forti

- Il PA identifica i punti critici e propone una scheda per la relativa messa in sicurezza: per esempio, la sicurezza del nodo TIM di Ponte Brolla e della strada tra Solduno e Ponte Brolla sarà migliorata significativamente. Ciononostante, il programma non definisce il tipo d'intervento necessario per l'insieme dei punti identificati e non determina gli orizzonti temporali di realizzazione.
- Diverse misure contribuiscono a migliorare sensibilmente il sentimento di sicurezza nello spazio pubblico, in particolare le riqualifiche dello spazio stradale (Losone, Tenero), lo sviluppo di zone 30, l'infrastruttura per il TL, la riorganizzazione dei nodi multimodali (Locarno-Muralto, S. Nazzaro) e alcune fermate del bus.

Punti deboli

- La questione della sicurezza non è trattata da un punto di vista strategico.
- Le misure previste rimangono puntuali, così facendo il miglioramento della sicurezza non sarà percettibile nell'insieme del territorio dell'agglomerato. Queste misure non integrano in maniera sufficiente la rete TL, in particolare l'accesso pedonale alle stazioni o la qualità degli spazi pubblici, principalmente nella periferia delle zone centrali.

CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

Punti forti

- Gli impatti negativi sull'ambiente (inquinamento atmosferico, emissioni foniche) dovrebbero diminuire in misura limitata, grazie in particolare alle riqualifiche degli assi urbani che mirano a gestire il TIM (velocità, carico di traffico). Le misure in questo ambito riguardano tuttavia solo determinati assi e gli effetti positivi non si avranno per l'intero territorio dell'agglomerato. Inoltre, il programma non permette di ridurre gli ingenti carichi di traffico sugli assi maggiormente esposti al rumore.
- La qualità della natura e del paesaggio è rafforzata dalle misure proposte dal PA, come ad esempio quelle volte a salvaguardare le aree naturali (in particolare il sito di riproduzione degli anfibii del Bosco di Maia – Arbigo), la rinaturalizzazione delle isole, la riqualifica della Verzasca e dei corsi d'acqua, con la restituzione di alcune superfici alla natura (Melezza, Maggia). La creazione e la riqualifica di aree di svago (delta della Maggia, Monte Verità) migliorano altresì la qualità degli spazi verdi.

Punti deboli

- Solo uno scarso trasferimento modale del TIM al TP e al TL sembra concepibile, principalmente a causa delle carenze in materia di gestione del TIM nei settori densi.
- Il programma non propone nessuna misura concreta atta a ridurre il dimensionamento delle zone edificabili, nonostante le importanti riserve esistenti. Tuttavia non sono previsti né azionamenti né l'utilizzo di superfici per l'avvicendamento delle colture.

RSA: Reporting sull'attuazione

Punti forti

- L'attuazione delle misure infrastrutturali della 2a generazione è progredita in maniera soddisfacente. Le misure chiave dovrebbero essere realizzate nei tempi previsti o con un leggero ritardo (nodo ferroviario TILO di Minusio).
- La coerenza delle misure è trasmessa da una generazione all'altra (filo conduttore) e il PA tiene conto in maniera adeguata delle misure della 2a generazione e del loro stato d'avanzamento. In effetti, le misure di 2a generazione, riprese nel PA, sono chiaramente menzionate e se necessario adattate in seguito all'evoluzione della situazione.
- La qualità del rapporto sull'attuazione e delle informazioni trasmesse è soddisfacente. Un capitolo del PA descrive lo stato d'avanzamento delle misure della 2a generazione. I ritardi sono brevemente spiegati e giustificati (stazione di Minusio).

- Vengono fornite informazioni complementari, come ad esempio il riferimento alle generazioni precedenti o la sintesi dello stato di attuazione delle misure del programma di 2a generazione. ciononostante manca l'informazione sulla prioritizzazione della Confederazione (cfr. «prestazioni finanziate integralmente dell'agglomerato secondo la Confederazione»).

Punti deboli

- L'attuazione delle misure di sviluppo degli insediamenti/paesaggio delle generazioni precedenti non è progredita in maniera sufficiente.
- Non è sempre evidente distinguere ciò che è stato realizzato o quanto è previsto nell'ambito delle misure paesaggistiche. In effetti, è difficile avere una visione d'insieme di quanto realizzato nel quadro del PA2 e di quanto verrà realizzato nel presente PA, segnatamente per le misure di «Pianificazione di un'area strategica per contenuti pubblici» (Losone) e «Spazi verdi e aree di svago a lago» (Minusio).

Tabella 4-1

La seguente tabella illustra i benefici del programma, rilevati nella valutazione, espressi in punti:

<i>Critero di efficacia</i>	<i>Benefici</i>
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (da -1 a 3 punti)	2
CE2: Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti (da -1 a 3 punti)	1
CE3: Aumento della sicurezza del traffico (da -1 a 3 punti)	2
CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse (da -1 a 3 punti)	1
RSA: Reporting sull'attuazione (da -2 a 0 punti)	0
Somma (benefici)	6

Tabella 4-2

4.2 Effetti del programma d'agglomerato (rapporto costi/benefici)

I costi delle misure di priorità A e B (cfr. lista A nel capitolo 2 e lista B nel capitolo 5.5) ammontano a 62,64 milioni di franchi, compresi 32,53 milioni di franchi per le misure beneficianti di un contributo forfettario, ai quali si aggiungono 32,68 milioni di franchi per le misure della lista A del programma d'agglomerato di 2a generazione. Per un agglomerato medio-piccolo questi costi sono considerati bassi.

L'efficacia del programma d'agglomerato dipende dal rapporto tra i benefici definiti nel capitolo 4.1 e i costi totali.

Benefici (secondo la tabella 4-2)

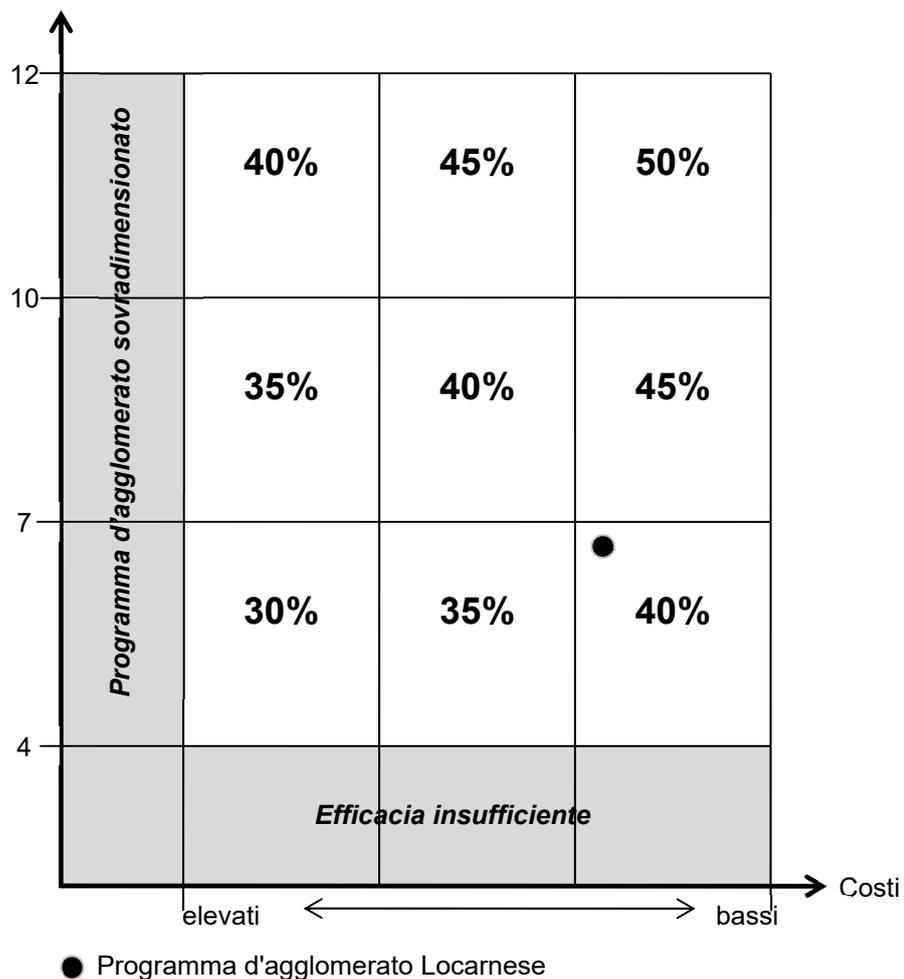


Figura 4-1

5 Esame dell'ordine di priorità delle misure

La Confederazione esamina l'ordine di priorità delle misure attribuito da ogni singolo agglomerato, tenendo conto degli altri programmi d'agglomerato pervenuti e dei mezzi disponibili, secondo la procedura illustrata nelle istruzioni del DATEC (in particolare i capitoli 2, 3.5 e 4.4). La procedura si articola nelle tappe seguenti:

- Adeguamento delle misure (capitolo 5.1)
- Determinazione delle misure non cofinanziate (capitolo 5.2)
 - Misure nel settore degli insediamenti e del paesaggio (capitolo 5.2.1)
 - Misure di trasporto non cofinanziabili (capitolo 5.2.1)
 - Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato (capitolo 5.2.1)
 - Misure non rilevanti per il programma d'agglomerato (capitolo 5.2.2)
- Determinazione delle misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione (capitolo 5.3)
- Determinazione delle misure per le quali è stato modificato il grado di priorità (A/B/C) (capitolo 0)
- Determinazione delle misure di priorità A e B dopo l'esame della Confederazione (capitoli 2 e 5.5):
 - le misure della lista A sono pronte per essere realizzate e finanziate nel periodo quadriennale 2019-2022;
 - Le misure della lista B saranno pronte per essere realizzate e finanziate solo in un secondo tempo oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici.
- Determinazione delle misure di priorità C per le quali la Confederazione ha individuato una necessità di intervenire (cosiddette misure C*, capitolo 5.5)

I capitoli 2 e 5 contengono unicamente misure con un effetto positivo o neutro sul programma d'agglomerato.

Le misure elencate nelle tabelle 2-1, 5-2, 5-6 sono rilevanti per l'aliquota contributiva e vengono inserite nella convenzione sulle prestazioni.

La Confederazione non esamina le misure inoltrate dall'agglomerato con priorità C.

5.1 Adeguamento delle misure in base alle istruzioni del DATEC

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>
Nessuna misura in questa categoria			

Tabella 5-1

Le misure seguenti sono raggruppate in pacchetti beneficiari di un contributo federale forfettario:

Pacchetto TL lista A (traffico lento)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio CHF) aprile 2016 IVA esclusa</i>
5113.3.002	ML 11.1	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Losone, zona Arbigo - ciclopista sull'argine di sponda destra del fiume Maggia (ex ferrata)	0,37
5113.3.003	ML 11.2	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Losone, Ponte Maggia - Centro scolastico - ciclopista su argine sponda destra del fiume Maggia	0,74
5113.3.006	ML 13	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Gordola, pista ciclabile Via al Fiume - fermata ferroviaria	0,37
5113.3.009	ML17	Completamento della rete del traffico lento: percorso ciclabile Vallemaggia, tratta Someo - Riveo	5,00
5113.3.017	ML 6	Promozione della mobilità combinata TP su gomma/mobilità lenta: Bike & Ride (B+R) presso le principali fermate TP e attrattori	0,33
5113.3.019	ML 8.1	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Traversa della Pepa - Magadino	1,52
5113.3.023	ML 8.5	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Porto Gambarogno	0,28
5113.3.025	ML 9	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Terre di Pedemonte, marciapiede Verscio - Cavigliano	0,82

Tabella 5-1a

Pacchetto RSS lista A (riqualifica e di sicurezza dello spazio stradale)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio CHF) aprile 2016 IVA esclusa</i>
5113.3.029	TIM 13.1	Riqualifica urbana e contenimento TIM (Via R. Simen, Minusio e Via G.G. Nessi, Muralto) Lista A	0,37
5113.3.034	TIM 19	'Riorganizzazione della viabilità e del nodo importante del TP di Ponte Brolla	2,04
5113.3.035	TIM 2	Introduzione modello UPI 50/30 a Losone, Tenero, Gordola, Cugnasco-Gerra, Lavertezzo (Piano)	1,85
5113.3.040	TIM 21.2	Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Via Locarno, Losone)	3,90
5113.3.042	TIM 21.4	Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Via S. Gottardo e Via Stazione, Tenero)	3,70

Tabella 5-1b

Pacchetto GT lista A (gestione del traffico)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio CHF) aprile 2016 IVA esclusa</i>
5113.3.033	TIM 18	Riorganizzazione della viabilità a Solduno	1,58
5113.3.043	TIM 22	Gestione centralizzata degli impianti semaforici nel Locarnese	2,78

Tabella 5-1c

Pacchetto TL lista B (traffico lento)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio CHF) aprile 2016 IVA esclusa</i>
5113.3.018	ML 7	Verifica idoneità passaggi pedonali svincolo S. Materno - Ascona	1,12

Tabella 5-1d

Pacchetto RSS lista B (riqualifica e di sicurezza dello spazio stradale)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio CHF) aprile 2016 IVA esclusa</i>
5113.3.027	TIM 11.1	Riqualifica multimodale di un asse urbano secondario (Via Dr. G. Varesi, Locarno)	1,62
5113.3.028	TIM 11.2	Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Via S. Gottardo, Gordola)	2,74
5113.3.030	TIM 13.2	Riqualifica urbana e contenimento TIM (Via R. Simen, Minusio e Via G.G. Nessi, Muralto) Lista B	1,39
5113.3.031	TIM 14	Messa in sicurezza della viabilità: innesto Centro scolastico Ronchini di Aurigeno e nuova fermata bus (linea regionale 315)	0,65
5113.3.037	TIM 21.1.1	Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Via A. Franzoni, Locarno)	3,06

Tabella 5-1e

5.2 Misure non cofinanziate**5.2.1 Misure non cofinanziabili dalla Confederazione**

Ai sensi delle disposizioni di legge (in particolare art. 17a LUMin e art. 21 dell'ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale [OUMin; RS 725.116.21] e delle prescrizioni complementari contenute nelle istruzioni del DATEC (capitoli 3.6 e 4.4.1), le misure rilevanti elencate di seguito non sono cofinanziabili 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			
5113.3.071	IN 1	Sviluppo centripeto e riqualifica urbanistica comparto stazione FFS Locarno-Muralto	As
5113.3.072	IN 10	Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane (Terre di Pedemonte, Brione s/Minusio, Brissago, Cugnasco-Gerra, Ronco s/Ascona, Oreselina, Gordola, Lavertezzo, Gambarogno, Locarno Piano)	As
5113.3.073	IN 11	Regolamentazione e gestione delle residenze secondarie	Bs
5113.3.077	IN 2	Sviluppo centripeto e riqualifica dell'area tra Ascona - Losone	As
5113.3.078	IN 3	Riqualifica urbanistica quartiere ai Saleggi (ex-quartiere Gas Macello) a Locarno	As
5113.3.079	IN 4	Sviluppo centripeto dell'area centrale di Minusio in prossimità della fermata ferroviaria TILO	As
5113.3.080	IN 5	Sviluppo centripeto in prossimità della fermata TILO di Gordola	As
5113.3.081	IN 6.1	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Locarno (Via A. Franzoni)	As
5113.3.082	IN 6.2	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Losone (Via Locarno)	As
5113.3.083	IN 6.3	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale ad Ascona (Via Locarno)	Bs
5113.3.085	IN 6.5	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Tenero (Via San Gottardo)	As
5113.3.087	IN 6.7	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Lavertezzo/Locarno (Via Cantonale)	Bs
5113.3.088	IN 7.1	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Locarno (Via S. Balestra)	Bs
5113.3.090	IN 7.3	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Tenero (Via Stazione)	As
5113.3.091	IN 8	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: Largo F. Zorzi a Locarno	As
5113.3.092	IN 9	Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: aree centrali ben servite dal TP (Ascona, Gordola, Locarno, Losone, Minusio, Tenero-Contra)	As
5113.3.093	P 1	Pianificazione di un'area strategica per contenuti pubblici: comparto ex-caserma di Losone	As
5113.3.094	P 2	Spazi verdi e aree di svago a lago: area di Rivapiana in prossimità della nuova fermata ferroviaria TILO di Minusio	As
5113.3.095	P 3	Area di svago: parco botanico del Gambarogno e Stagno Paron	As
5113.3.096	P 4.1	Area di svago di prossimità: delta della Maggia	As

5113.3.097	P 4.2	Area di svago di prossimità : golene dei fiumi Melezza e Maggia	As
5113.3.098	P 4.3	Area di svago di prossimità: Ponte Brolla	As
5113.3.099	P 5	Area di svago: Monte Verità	Bs
5113.3.100	P 6	Area di svago e di protezione naturalistica: Bosco di Maia - Arbigo	Bs
5113.3.101	P 7	Area di svago: Isole di Brissago	Bs
5113.3.102	P 8	Area di svago e riqualifica paesaggistica: Riva Lago Gambarogno (tratta Magadino - Vira)	Bs
5113.3.104	P 9.2	Valorizzazione e fruibilità dello spazio fluviale del fiume Verzasca	As
Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato e di cui non è stato chiesto un cofinanziamento			
5113.3.004	ML 12.1	Concezione di un Piano di mobilità lenta di agglomerato: carta della mobilità sostenibile e progettazione segnaletica (Lista A)	Av E
5113.3.005	ML 12.2	Concezione di un Piano di mobilità lenta di agglomerato: implementazione segnaletica (Lista B)	Bv E
5113.3.007	ML 15	Estensione rete Bikesharing nell'agglomerato	Av E
5113.3.008	ML 16	Estensione dei Piani a favore della mobilità scolastica e per persone anziane nei Comuni dell'agglomerato	Av E
5113.3.044	TIM 23	Elaborazione piani di mobilità aziendali per i comparti strategici	Av E
5113.3.045	TIM 24	Messa in sicurezza punti critici della rete viaria	Av E
5113.3.046	TIM 25	Strategia di gestione posteggi pubblici	Av E
5113.3.048	TP 11.1	Integrazione tariffaria transfrontaliera (fase prioritaria)	Av E
5113.3.051	TP 3.2	Potenziamento dell'offerta del collegamento regionale Linea 315 Locarno-Cavergho	Av E
5113.3.052	TP 3.3	Potenziamento dell'offerta del collegamento regionale Linea 316 Locarno-Brissago	Av E
5113.3.053	TP 3.4	Potenziamento dell'offerta del collegamento interregionale Linea 311 Locarno-Bellinzona	Av E
5113.3.054	TP 4.1	Potenziamento della rete urbana su gomma: prolungo Linea 1 verso Losone e Gordola e nuovo tracciato (Lista A)	Av E
5113.3.059	TP 4.5	Potenziamento dell'offerta del collegamento urbano Linea 7 Locarno-Losone	Av E
5113.3.060	TP 5.1	Potenziamento della rete urbana su gomma: nuove Linee 3 e 4 collina-città (Brione s./Minusio - Orselina - Locarno Monti - Locarno centro - Locarno FFS - quartiere Rusca/Saleggi - Residenza Lido)	Av E
5113.3.067	TP 8.3	Informazione in tempo reale alle fermate del TP su gomma	Av E

Tabella 5-2

5.2.2 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 valutato come non rilevanti per l'efficacia del programma. L'agglomerato è libero di attuarle.

Codice ARE	N. PA	Misura	Motivazione
5113.3.010	ML 18	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: relazioni di mobilità lenta nel comparto Ex-Cartiera a Tenero	La misura non è pertinente per il traffico d'agglomerato poiché l'influenza sull'efficacia globale del programma d'agglomerato è debole.

Tabella 5-3

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

Le seguenti misure in ambito ferroviario e stradale sono pertinenti per lo sviluppo generale dei trasporti e degli insediamenti nel territorio d'agglomerato e vengono quindi indirettamente prese in considerazione dalla Confederazione nella valutazione degli effetti del programma:

- infrastrutture nazionali approvate, la cui realizzazione ha inizio nell'orizzonte temporale A e B dei programmi d'agglomerato della 3a generazione;
- misure che il Consiglio federale propone di finanziare nel suo messaggio sulla fase di ampliamento 2030 prevista dal programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF FA 2030) o contenute nel programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali nei moduli 2 e 3 e il 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 3a generazione;

Le misure previste all'orizzonte C non vengono considerate nella valutazione dell'efficacia e non vengono quindi elencate nella tabella seguente.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>
Nessuna misura in questa categoria		

Tabella 5-4

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.

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

Dopo aver esaminato la plausibilità delle priorità stabilite dal programma d'agglomerato, il loro rapporto costi/benefici e il grado d'avanzamento delle misure secondo le istruzioni del DATEC (capitolo 4.4), 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 → C				
5113.3.013	ML 5.1	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: nuovo collegamento verso il Gambarogno (Magadino - Gordola, con nuova passerella sul fiume Ticino)	9.45	In conflitto con la legislazione sulla protezione dell'ambiente: La misura non è conforme al diritto federale, poiché non è compatibile con le zone palustri (N. 260 Piano di Magadino) e gli obiettivi di protezione riguardanti riserve d'importanza internazionale e nazionale d'uccelli acquatici e migratori (ORUAM; N. 119 Bolle di Magadino).
B → C*				
5113.3.020	ML 8.2	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Magadino - Vira	9.26	Rapporto costi-benefici: insufficiente I costi della misura sono da chiarire. Inoltre la misura dev'essere coordinata con la misura 5113.3.013 (ML 5.1).

Tabella 5-5

5.5 Liste A, B e C* dopo l'esame dell'ordine di priorità

La **lista A** è presentata nel capitolo 2.

Le misure contemplate nella **lista B** non sono ancora pronte per essere realizzate e finanziate nel quadriennio 2019–2022 oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici. Al momento della pubblicazione del presente rapporto d'esame del 14 settembre 2018 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 successiva¹⁵.

¹⁵ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 71 punto 5.3.

Lista B

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF) 2016*</i>	<i>Contributo federale **</i>
5113.3.011	ML 3.1	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	5,56	5,56	2,22
5113.3.036	TIM 20	Messa in sicurezza della viabilità: tratta Solduno - Ponte Brolla	1,91	1,91	0,76
5113.3.066	TP 8.2	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma (Lista B)	0,93	0,93	0,37
5113.3.069	TP 9.2	Realizzazione nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro (Lista B)	1,12	1,12	0,45
5113.3.108	-	Pacchetto TL lista B	1,12	1,12	0,45
5113.3.109	-	Pacchetto RSS lista B	9,46	9,46	3,78
Somma			20,10	20,10	8,03

Tabella 5-6 *stato dei prezzi aprile 2016; **stato dei prezzi aprile 2016 esclusi IVA e rincarato

Nella **lista C***, riportata qui sotto, vengono elencate le misure cui la Confederazione attribuisce priorità C, per le quali riconosce in linea di massima la necessità d'intervento ma il cui rapporto costi/benefici e il cui grado di avanzamento non giustificano il conferimento di un grado di priorità A o B (cosiddette misure C*):

Lista C*

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>
5113.3.020	ML 8.2	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: asse del Gambarogno, segmento Magadino - Vira	9,26

Tabella 5-7

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

È stata esaminata la conformità del programma d'agglomerato con la legislazione in materia di pianificazione del territorio e di protezione dell'ambiente nonché con i relativi piani settoriali, nella fattispecie le parti infrastrutturali strada e ferrovia del piano settoriale dei trasporti, con piani di misure e gli 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 infrastrutturali di priorità A o B con possibili conflitti in ambito ambientale secondo l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)

Secondo una valutazione sommaria dell'UFAM, le seguenti misure di priorità A o B considerate nel valutare l'effetto 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>
5113.3.009	ML 17	5-1a	Completamento della rete del traffico lento: percorso ciclabile Vallemaggia, tratta Someo - Riveo	A	Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali (IFP)
5113.3.034	TIM 19	5-1c	Riorganizzazione della viabilità e del nodo importante del TP di Ponte Brolla	A	Ordinanza federale sulle zone palustri di importanza nazionale
5113.3.036	TIM 20	5-6	Messa in sicurezza della viabilità: tratta Solduno - Ponte Brolla	B	Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali (IFP)

Tabella 6-1

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

Tutte le misure infrastrutturali rilevanti per il piano direttore e cofinanziate dalla Confederazione nel quadro di un programma d'agglomerato devono essere iscritte nel corrispondente piano direttore cantonale al più tardi al momento della conclusione della convenzione sulle prestazioni. Qualsiasi modifica deve essere approvata dal Consiglio federale. Le misure della lista A devono aver raggiunto lo stato di coordinamento «dato acquisito», quelle della lista B almeno lo stato di «risultato intermedio». 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 / conseguenze</i>
Nessuna misura in questa categoria				

Tabella 6-2

Lista B:

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

Tabella 6-3

Le misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti e del paesaggio di rilevanza per il piano direttore e strettamente correlate ad una misura infrastrutturale della lista A devono essere approvate con lo stato di coordinamento «dato acquisito».

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Stato di coordinamento nel piano direttore</i>	<i>Necessità d'intervento / conseguenze</i>	<i>Orizzonte temporale</i>
Nessuna misura in questa categoria					

Tabella 6-4

Le altre misure nel settore degli insediamenti e del paesaggio rilevanti per il piano direttore devono di principio essere ancorate e approvate nel piano direttore prima della fine del quadriennio indicato nella convenzione sulle prestazioni.

La gestione delle superfici per l'avvicendamento delle colture è disciplinata segnatamente dall'ordinanza sulla pianificazione del territorio (OPT¹⁶). L'attuazione compete ai Cantoni. Per le superfici per l'avvicendamento delle colture, qualora fosse necessario, ulteriori riserve vanno aggiunte nella convenzione sulle prestazioni.

6.3 Riserva a fronte di contenuti del piano direttore cantonale non ancora stabiliti in via definitiva

I sussidi della Confederazione per provvedimenti legati al programma d'agglomerato sono subordinati alla congruenza di questi con il piano direttore o i piani direttori approvati (art. 30 LPT). Se le condizioni mutano provocando conseguenze importanti sulle condizioni di utilizzazione – come indicato nella LPT rivista – va atteso che il piano direttore sia stato modificato prima di garantire in via definitiva l'assegnazione dei contributi nel quadro della convenzione sulle prestazioni del programma d'agglomerato. L'adeguamento del piano direttore o dei piani direttori alla LPT rivista va effettuato entro il 30 aprile 2019, altrimenti non è ammessa la delimitazione di nuove zone edificabili finché il Cantone o i Cantoni interessati non dispongono di una modifica del piano direttore approvata dal Consiglio federale (art. 38a cpv. 1 e 3 LPT).

Il piano direttore rielaborato secondo le disposizioni della LPT rivista del Cantone Ticino non è ancora stato approvato dal Consiglio federale. Nell'esame del programma d'agglomerato, la Confederazione deve quindi basarsi su dati pianificatori il cui contenuto non è ancora stabilito in via definitiva e che può quindi ancora cambiare. Per questo motivo il risultato dell'esame della Confederazione è soggetto a riserve.

Il piano direttore rielaborato secondo le disposizioni della LPT rivista del Cantone Ticino è già stato sottoposto a un esame preliminare da parte della Confederazione. Il risultato dell'esame ha valore se il Cantone definisce il piano direttore in conformità alla legislazione federale (in particolare secondo le disposizioni del modello e del rapporto dell'esame preliminare della Confederazione) come pure secondo le disposizioni del rapporto d'esame citato.

¹⁶ RS 700.1

La convenzione sulle prestazioni relativa al programma d'agglomerato può essere conclusa soltanto quando il piano direttore o i piani direttori sono stati approvati dal Consiglio federale secondo le disposizioni del risultato dell'esame (cfr. capitolo 6.2).

7 Osservazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato

I programmi d'agglomerato di 3a generazione inoltrati tra il 30 settembre 2016 e il 31 dicembre 2016 costituiscono la base per liberare i crediti della terza fase dal fondo infrastrutturale o dal fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) a partire dal 2019. Dopo l'entrata in vigore della LFOSTRA, di regola ogni quattro anni le Camere federali decideranno se liberare nuovi crediti.

Il rapporto d'esame illustra i punti forti e i punti deboli dell'attuale programma in funzione dei requisiti di base e i criteri di efficacia (capitoli 3 e 4). Per l'elaborazione del programma d'agglomerato Locarnese della prossima generazione si raccomanda di ovviare ai punti deboli elencati e di mantenere o ampliare i punti forti.

Le misure negli ambiti insediamenti e trasporti che non fanno parte del programma d'agglomerato che risultano necessarie a inoltro già avvenuto vanno progettate nell'ottica di un impatto complessivo il più efficace possibile e sono da integrare in una generazione successiva di programmi come pure da indicare e descrivere nel rapporto destinato alla Confederazione.

ALLEGATO 1

Lista delle misure cofinanziate in modo forfettario

Nell'allegato 1 sono elencate le misure comparativamente a buon mercato del traffico lento, della gestione del traffico e di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale. Per queste misure i costi standardizzati sono calcolati in modo da avere a disposizione una base di paragone adatta per valutare queste misure ed accordare loro i contributi forfettari.

Pacchetto TL lista A (traffico lento)

Tipo di misura	Numero di unità di prestazione	Unità di prestazione	Costi medi per unità di prestazione	Tasso di contributo	Riduzione concettuale	Contributo per unità di prestazione (arrotondato)	Contributo totale
Aree di stazionamento biciclette cat. 3	100	Numero	3'564	40%	5%	1'350	135'000
Passerella	250	m2	1'080	40%	5%	410	102'500
Percorsi TL cat.1	80	m	405	40%	5%	150	12'000
Percorsi TL cat.2	1'204	m	664	40%	5%	250	301'000
Percorsi TL cat.3	5'089	m	1'541	40%	5%	590	3'002'510
Percorsi TL cat.4	281	m	3'152	40%	5%	1'200	337'200

Contributo totale mio. CHF (arrotondato)	3,90
--	------

Tabella A1-a

Pacchetto RSS lista A (riqualifica e sicurezza dello spazio stradale)

Tipo di misura	Numero di unità di prestazione	Unità di prestazione	Costi medi per unità di prestazione	Tasso di contributo	Riduzione concettuale	Contributo per unità di prestazione (arrotondato)	Contributo totale
Riqual. stradale	158'700	m2	58	40%	5%	20	3'174'000

Contributo totale mio. CHF (arrotondato)	3,18
--	------

Tabella A1-b

Pacchetto GT lista A (gestione del traffico)

Tipo di misura	Numero di unità di prestazione	Unità di prestazione	Costi medi per unità di prestazione	Tasso di contributo	Riduzione concettuale	Contributo per unità di prestazione (arrotondato)	Contributo totale
Gest. traffico cat.1	26	Nodo	181'154	40%	10%	65'220	1'695'720

Contributo totale mio. CHF (arrotondato)	1,70
--	------

Tabella A1-c