



Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia

PALoc 4



Programma di agglomerato del Locarnese (PALoc)

Quarta generazione

SCHEDE MISURE TRASPORTO INDIVIDUALE MOTORIZZATO



Locarno, 20 ottobre 2020

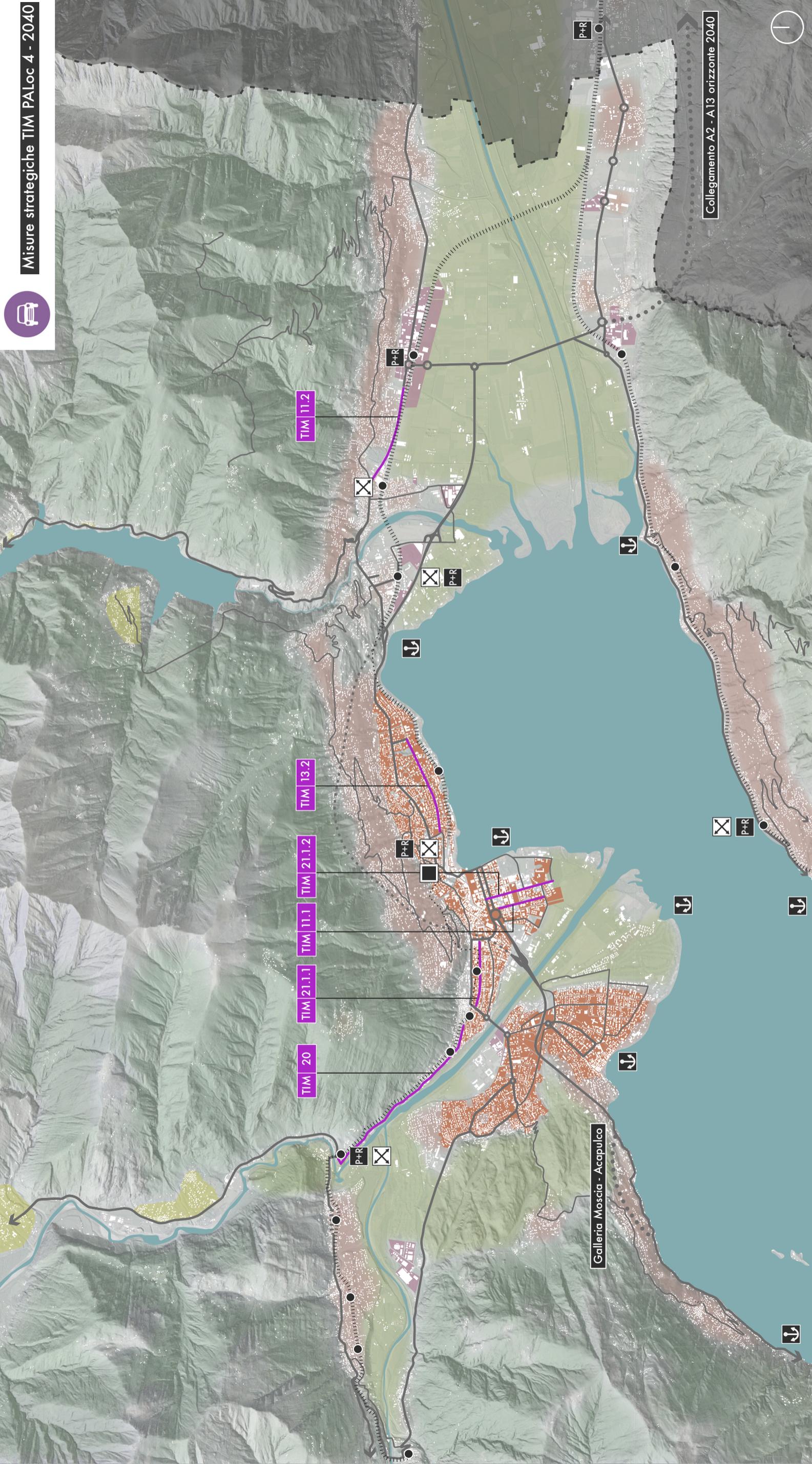


Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

LISTA MISURE TRAFFICO INDIVIDUALE MOTORIZZATO - LISTA A + B

20 ottobre 2020

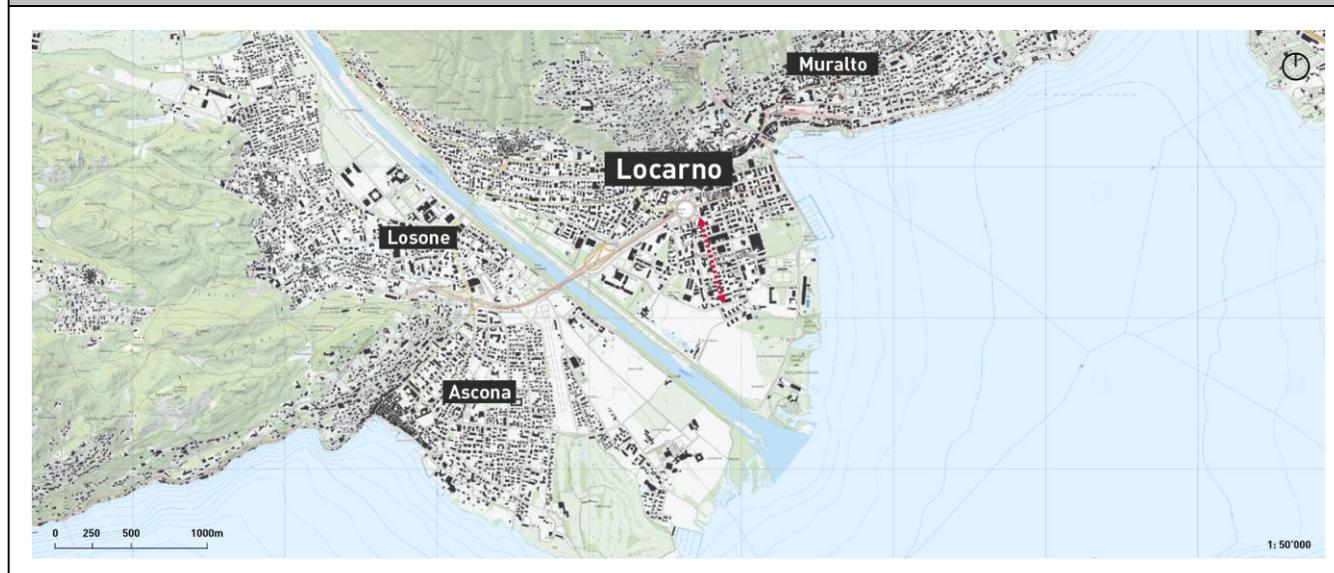
Codice PALoc 3	Codice PALoc 4	Codice ARE	Denominazione misura	Costi TOTALI (mio CHF, IVA esclusa)	Costi computabili (mio CHF, IVA esclusa)	Costi non computabili (mio CHF, IVA esclusa)	Priorità PALoc 3	Priorità PALoc 4	Ente responsabile	Enti finanziatori					Osservazioni	
										CH in ambito PA	CH in altri ambiti	Cantone	Agglomerato	Comuni/ Terzi		
TIM 11.1	TIM 11.1	5113.3.027	Riqualifica multimodale asse urbano secondario: Via Varesi, Locarno	1.6203	1.5773	0.0430	B	A	Locarno	X			X			PMAX a disposizione (2016)
TIM 11.2	TIM 11.2	5113.3.028	Riqualifica multimodale asse urbano principale: Via San Gottardo, Gordola	2.745	2.745	-,-	B	A	Gordola	X		X				PMAX a disposizione (2019)
TIM 13.2	TIM 13.2	5113.3.030	Riqualifica urbana e contenimento TIM: Via Simen, Minusio - Via Nessi, Muralto	1.390	1.390	-,-	B	B	Minusio, Muralto	X		X	X			La misura TIM 13.1 (lista A, PALoc 3) è sospesa a seguito di ricorsi pendenti. La misura TIM 13.2 (lista B, PALoc 3) è conseguente alla TIM 13.1 e non può dunque essere portata in lista A nel PALoc 4; rimane in lista B. Nessun altro passo è stato finora intrapreso. Necessità di riprendere SFATT (2014).
TIM 20	TIM 20	5113.3.036	Messa in sicurezza della viabilità: tratta Solduno - Ponte Brolla	1.910	1.910	-,-	B	A	Cantone	X		X				SFATT a disposizione (2015) Costi in fase di attualizzazione
TIM 21.1.1	TIM 21.1.1	5113.3.037	Riqualifica multimodale asse urbano principale: Via Franzoni, Locarno	3.339	3.154	0.185	B	B	Locarno	X			X			SFATT a disposizione (2016)
TIM 21.1.2	TIM 21.1.2	-	Riqualifica multimodale asse urbano secondario: Via Balestra, Locarno	3.670	3.570	0.100	C	A	Locarno	X				X		PMAX eseguito (31.01.2020). Attualmente all'esame del DT.
Totale costi misure di lista A (mio CHF)				9.945	9.802	0.143										
Totale costi misure di lista B (mio CHF)				4.729	4.544	0.185										



	Riqualfica multimodale asse urbano secondario: Via Varesi, Locarno			Codice ARE: 5113.3.027	Codice PA: TIM 11.1
	Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure	IN 7.1 (PALoc 3)				
Rapporto con PA 3	Ripresa TIM 11.1 (PALoc 3)				
Ente responsabile	Comune di Locarno				
Altri Enti coinvolti	Cantone				
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028				
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A B			Comune di Locarno	
Stato della pianificazione	1	2	3		

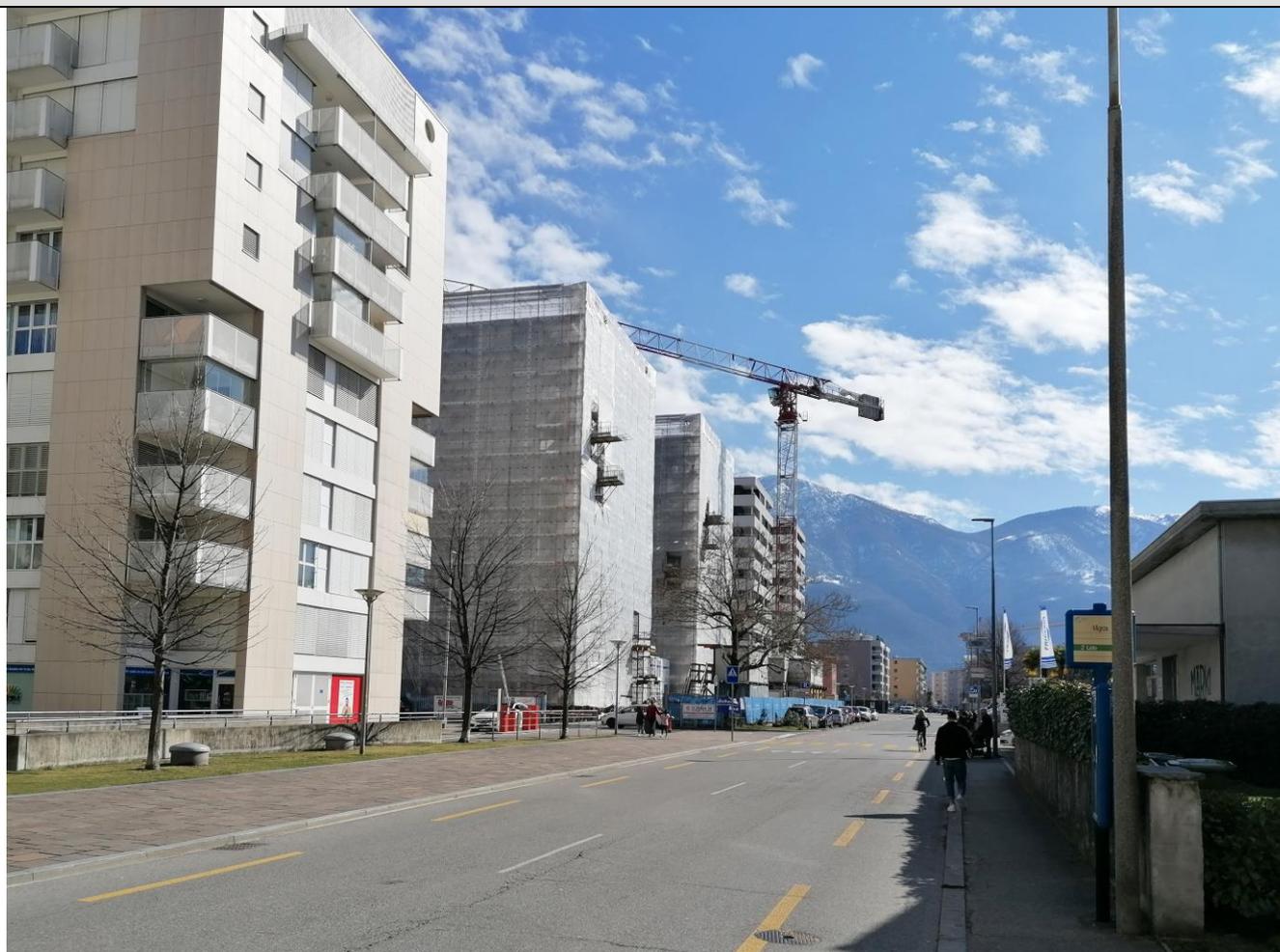
Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	1'620'300.-
Costi computabili	1'577'300.-
Costi non computabili	43'000.- (posteggi coperti per cicli e per auto elettriche)
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input type="checkbox"/> Cantone
	<input type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura

Descrizione



Via Dr. Giovanni Varesi, Locarno - situazione attuale (foto: Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA)

La misura interessa la riqualifica multimodale di Via Dr. G. Varesi, uno degli assi urbani secondari della città, identificato come elemento strutturante del tessuto edificato; essa prevede il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del TP.

La misura permette di sviluppare e caratterizzare le singole tratte dell'asse stradale, favorendo una loro lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche specifiche del contesto attraversato, come pure incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale.

Via Dr. G. Varesi è importante asse del comparto Saleggi, si estende su una lunghezza di 600 m e presenta un carico veicolare di 6'300 v/g TFM nella sua tratta centrale (fonte: *Modello cantonale di traffico 2017*). Esso è caratterizzato dallo scorrimento di traffico privato e corsie ciclabili locali. Il trasporto pubblico su gomma è presente solo marginalmente, con una sola fermata (Migros), nella parte a Nord dell'asse. Il transito rende possibile l'accesso ai principali servizi nella zona, quali un supermercato, una farmacia, commerci specializzati, ed alla Scuola Media dei Saleggi.

La sua riqualifica permette di recuperare sia lo spazio stradale sia quello edificato e conferisce all'area pubblica una funzione di spazio condiviso, in grado di gestire al meglio le connessioni del traffico individuale motorizzato e del trasporto pubblico, ma soprattutto quelle della mobilità lenta.

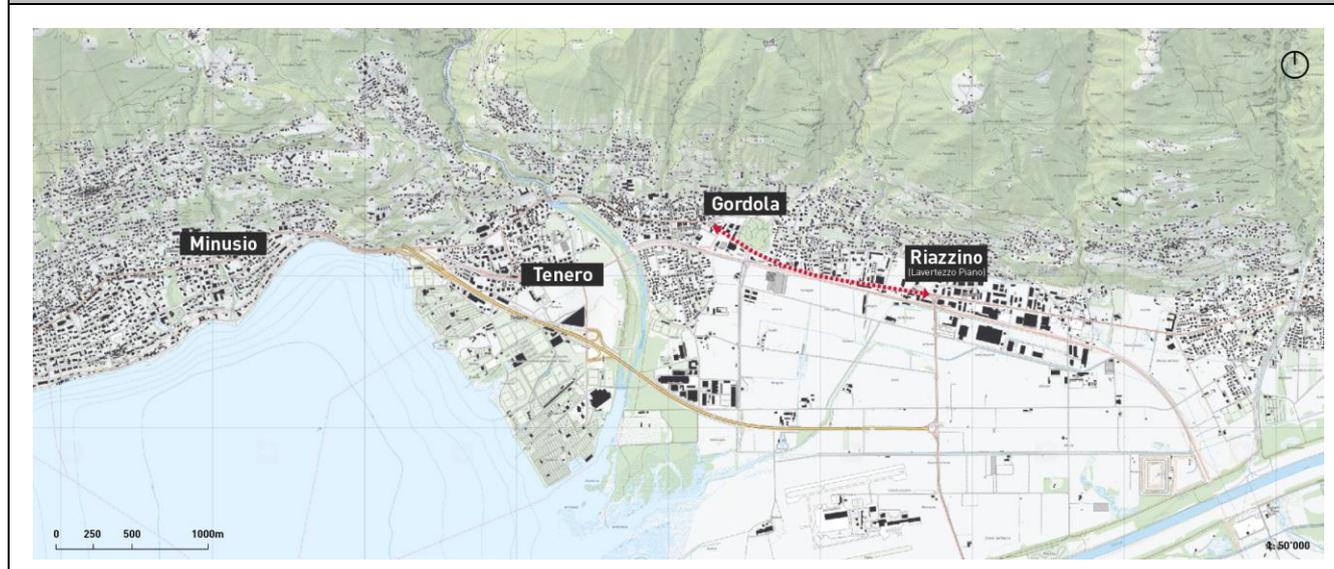
La misura è stata presentata nel PALoc 3 con priorità B. Nel PALoc 4 la misura è posta in priorità A.

Opportunità per l'agglomerato	
<p>Con questo intervento è possibile ridurre in modo tangibile le velocità di circolazione, migliorare le condizioni di visibilità e di sicurezza in particolare in prossimità della Scuola Media e favorire qualitativamente gli spostamenti pedonali e ciclabili sia all'interno del quartiere che da/per il centro città.</p> <p>La misura, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e della qualità di vita nei quartieri dell'agglomerato, favorendo lo sviluppo di insediamenti di qualità in un contesto ben servito dal TP e dagli assi di mobilità lenta.</p> <p>Tale misura va a completare e rafforzare il processo di riqualifica multimodale degli assi urbani principali dell'agglomerato, già avviato con il PALoc 3, coerentemente con la Strategia settoriale 3.</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura favorisce l'aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento e introduce il concetto di spazio condiviso la misura contribuisce a moderare il traffico e a ridurre la lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura valorizza lo spazio urbano e promuove la realizzazione di spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato la misura contribuisce alla riqualifica urbana e al miglioramento della vivibilità in un contesto caratterizzato da un carico di traffico importante in un'area centrale, popolosa e con contenuti misti (educazione, commerci, amministrazione, attività artigianali, impieghi) 	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura favorisce la moderazione del traffico e offre maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, e quindi a una riduzione delle emissioni ambientali grazie alla moderazione del TIM 	sufficiente
Fattibilità	
<p>PMAX a disposizione (2016). La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la prioritizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è coordinata con gli indirizzi della scheda R10 "Qualità degli insediamenti", adottata dal Consiglio di Stato nel 2018 nell'ambito dell'adattamento del PD ai disposti della LPT1. La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 "Agglomerato del Locarnese."</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.</p>	

	Riqualifica multimodale asse urbano principale: Via San Gottardo, Gordola			Codice ARE: 5113.3.028	Codice PA: TIM 11.2
	Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure	IN 5, IN 6.6, IN 6.7 (PALoc 3)				
Rapporto con PA 3	Ripresa TIM 11.2 (PALoc 3)				
Ente responsabile	Comune di Gordola				
Altri Enti coinvolti	Cantone, Comuni di Lavertezzo e Locarno				
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028				
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A B				
Stato della pianificazione	1	2	3		

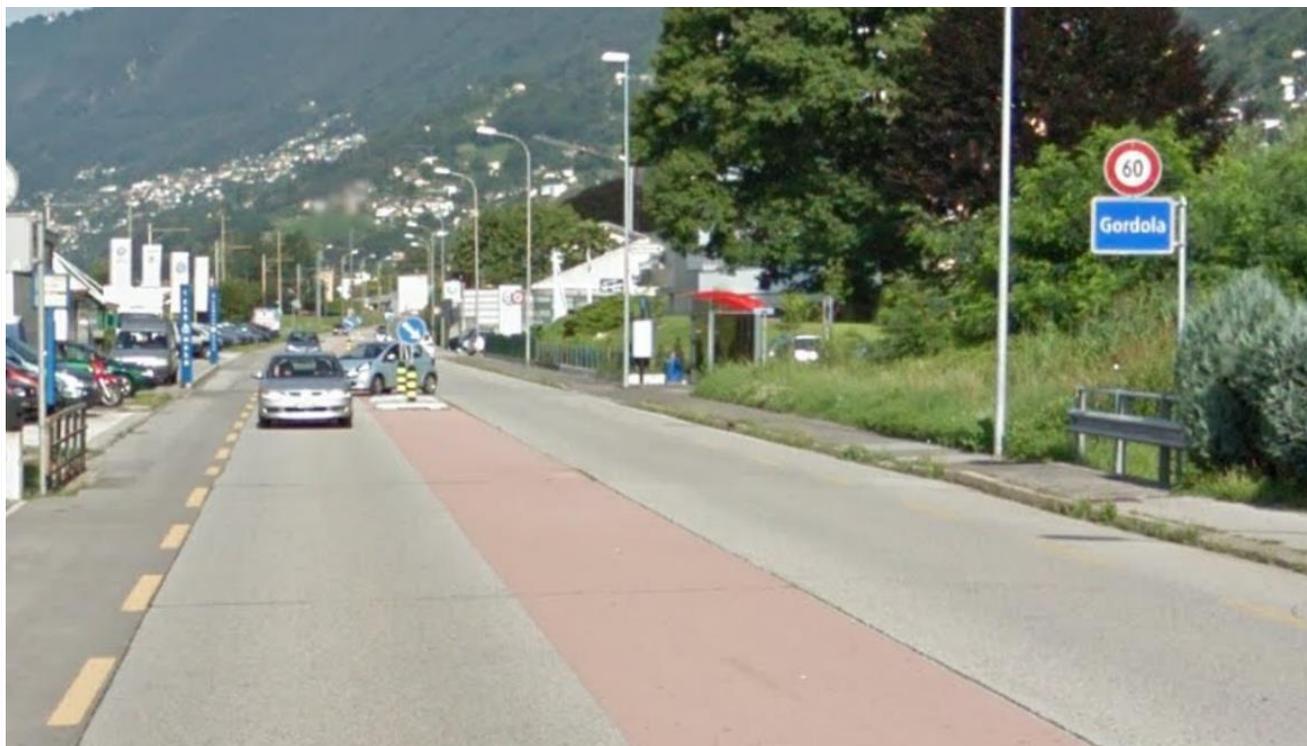
Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	2'745'000.-
Costi computabili	2'745'000.-
Costi non computabili	.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura

Descrizione



Via San Gottardo, Gordola - situazione attuale (foto: Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA)

Via San Gottardo / Via Cantonale è oggi un asse stradale principale di collegamento tra i Comuni di Gordola, Lavertezzo e Locarno; la sua configurazione attuale garantisce lo scorrimento veicolare in un contesto poco strutturato e mal predisposto alle esigenze della mobilità lenta e del trasporto pubblico.

La sua riqualifica consente di gestire al meglio le connessioni del traffico individuale motorizzato e del trasporto pubblico, ma soprattutto di mettere in sicurezza la mobilità lenta, conferendo a Via San Gottardo / Via Cantonale la funzione di asse portante di collegamento lento tra i Comuni di Lavertezzo (Piano) e Gordola. Tale intervento contribuisce ad aumentare l'attrattività e la sicurezza del percorso casa-scuola (Scuola Media) per numerosi allievi dei Comuni di Gordola e di Lavertezzo, ed in generale l'offerta a favore di pedoni e ciclisti.

Si segnala inoltre che il progetto di risanamento fonico della tratta è stato pubblicato e approvato. I provvedimenti saranno da realizzare nell'ambito di questa misura.

La misura è stata presentata nel PALoc 3 con priorità C. Nel PALoc 4 la misura è posta in priorità A.

Opportunità per l'agglomerato

Con questo intervento è possibile ridurre in modo tangibile le velocità di circolazione, migliorare le condizioni di sicurezza in particolare in prossimità delle fermate BUS e dei punti di attraversamento, come pure favorire qualitativamente gli spostamenti pedonali e ciclabili nell'agglomerato. L'intervento permette pure di estendere la rete di mobilità lenta, migliorando i collegamenti utilitari (casa-scuola, casa-lavoro) tra Gordola e la rotonda di Riazzino.

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

Tale misura va a completare e rafforzare il processo di riqualifica multimodale degli assi urbani principali dell'agglomerato, già avviato con il PALoc 3, coerentemente con la Strategia settoriale 3.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura favorisce l'aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento e introduce il concetto di spazio condiviso la misura contribuisce a moderare il traffico e a ridurre la lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura contribuisce alla riqualifica urbana e al miglioramento della vivibilità in un contesto caratterizzato da un carico di traffico importante in un'area centrale, popolosa e con contenuti misti (commerci, amministrazione, attività artigianali, impieghi) 	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura favorisce la moderazione del traffico e offre maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, e quindi a una riduzione delle emissioni ambientali grazie alla moderazione del TIM 	sufficiente

Fattibilità

PMAX a disposizione (13.12.2019). La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi della scheda R10 "Qualità degli insediamenti", adottata dal Consiglio di Stato nel 2018 nell'ambito dell'adattamento del PD ai disposti della LPT1. La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 "Agglomerato del Locarnese."

Necessità di aggiornamento del PD:

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

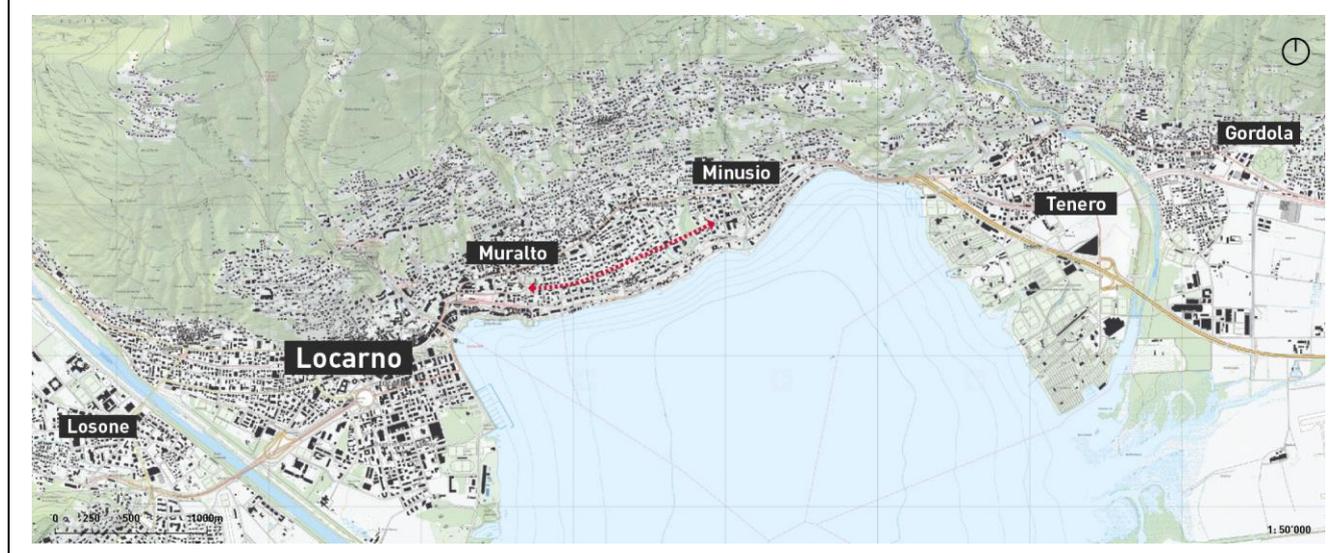
 Riqualifica urbana e contenimento TIM: Via Simen, Minusio - Via Nessi, Muralto	Codice ARE:		Codice PA:	
	5113.3.030		TIM 13.2	
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure	TIM 13.1 (PALoc 3)			
Rapporto con PA 3	Ripresa TIM 13.2 (PALoc 3)			
Ente responsabile	Comuni di Minusio e Muralto			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2032			
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	B B			
Stato della pianificazione	1	2	3	



Comuni di: Minusio e Muralto

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	1'390'000.-
Costi computabili	1'390'000.-
Costi non computabili	.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura

Descrizione



Via Rinaldo Simen, Minusio - situazione attuale (foto: Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA)

La misura prevede la ridefinizione dell'assetto stradale di Via Rinaldo Simen (Minusio) - Via Gian Gaspare Nessi (Muralto) in funzione dell'impostazione pianificatoria in vigore e della volontà di favorire la mobilità lenta all'interno dell'abitato; la tipologia d'intervento è duplice e prevede in particolare l'introduzione di una ZONA 30 km/h dove la funzione locale è preponderante e il contesto adiacente maggiormente sensibile, ed il restringimento della carreggiata con messa in sicurezza del collegamento pedonale/ciclabile lungo la tratta dove la funzione veicolare è preponderante.

La misura è stata presentata nel PALoc 3 suddivisa in due sequenze, con priorità diversa, e meglio:

- TIM 13.1 con priorità A: sequenza 1, da cimitero Muralto a innesto Via G. Motta
- TIM 13.2 con priorità B: sequenza 2, da innesto Via G. Motta a curva Via Cà di Ferro

La presente scheda riguarda la sequenza 2 (TIM 13.2), da innesto Via G. Motta a curva Via Cà di Ferro, ed è direttamente correlata con quanto previsto nella sequenza 1 (TIM 13.1), da cimitero Muralto a innesto Via G. Motta).

La misura TIM 13.1 (lista A, PALoc 3), intesa a verificare e confermare l'impostazione progettuale valida anche per la misura TIM 13.2, è purtroppo sospesa a seguito di ricorsi pendenti e non ha pertanto potuto essere ancora implementata. La misura TIM 13.2 (lista B, PALoc 3) è conseguente alla TIM 13.1 e non può dunque essere portata in lista A nel PALoc 4; essa rimane in lista B.

Opportunità per l'agglomerato

La misura permette di ridefinire lo spazio pubblico e di contenere il calibro veicolare a vantaggio della mobilità lenta e della fruibilità pedonale all'interno del quartiere. Con questo intervento è possibile ridurre in modo tangibile le velocità di circolazione, migliorare le condizioni di viabilità e favorire qualitativamente gli spostamenti pedonali/ciclabili all'interno del polo urbano. La doppia tipologia di sistemazione offre grande flessibilità d'intervento e considera le peculiarità insediative e funzionali della strada in oggetto.

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

Tale misura va a completare e rafforzare il processo di riqualifica multimodale degli assi urbani principali dell'agglomerato, già avviato con il PALoc 3, coerentemente con la Strategia settoriale 3.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura favorisce l'aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento e introduce il concetto di spazio condiviso la misura contribuisce a moderare il traffico e a ridurre la lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura valorizza lo spazio urbano e promuove la realizzazione di spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato la misura contribuisce alla riqualifica urbana e al miglioramento della vivibilità in un contesto caratterizzato da un carico di traffico importante in un'area centrale, popolosa e con contenuti misti (residenza, amministrazione, attività artigianali) 	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura favorisce la moderazione del traffico e offre maggiore sicurezza per la ML 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, e quindi a una riduzione delle emissioni ambientali grazie alla moderazione del TIM 	sufficiente

Fattibilità

Necessità di riprendere lo SFATT (2014). La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi della scheda R10 "Qualità degli insediamenti", adottata dal Consiglio di Stato nel 2018 nell'ambito dell'adattamento del PD ai disposti della LPT1.

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

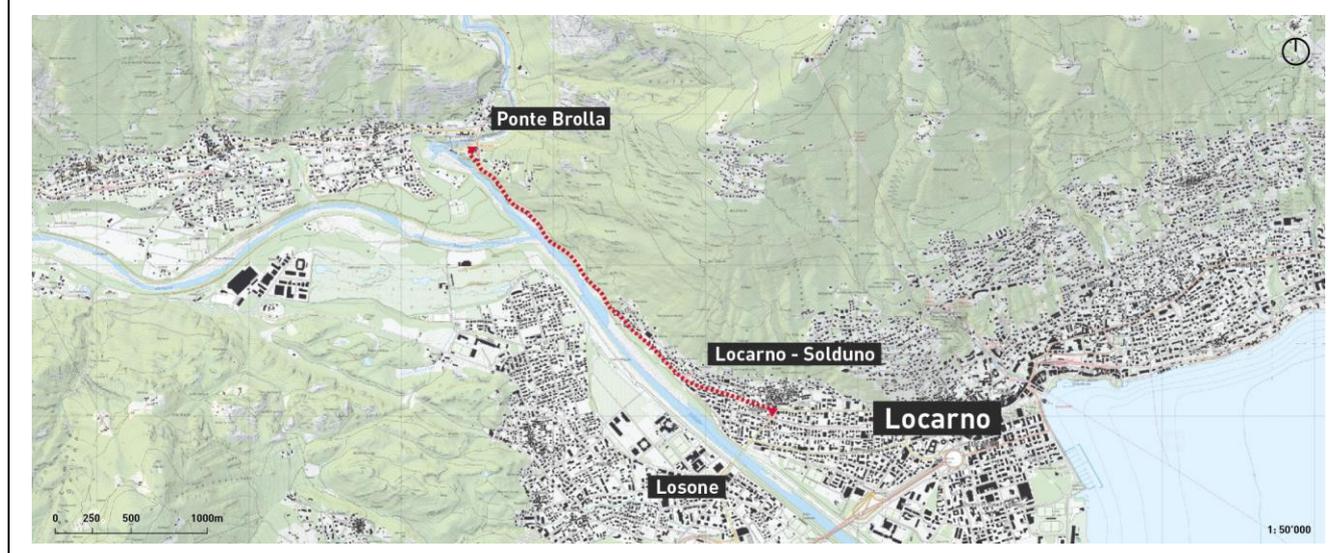
Necessità di aggiornamento del PD:

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

	Messa in sicurezza della viabilità: tratta Solduno - Ponte Brolla			Codice ARE: 5113.3.036	Codice PA: TIM 20
				Pacchetto di misure	
Correlazione con altre misure	TP 3.2, TIM 18, TIM 19 (PALoc 3)			Comune di Locarno	
Rapporto con PA 3	Ripresa TIM 20 (PALoc 3)				
Ente responsabile	Cantone				
Altri Enti coinvolti	Comune di Locarno				
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028				
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A B				
Stato della pianificazione	1	2	3		

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	1'910'000.-
Costi computabili	1'910'000.-
Costi non computabili	.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura

Descrizione



Strada cantonale tra Solduno e il nodo di Ponte Brolla - situazione attuale (foto: Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA)

La strada cantonale PA 407.2 Solduno - Ponte Brolla ha una funzione di strada di collegamento principale tra l'agglomerato e le Valli, asse strutturante su cui si agganciano tutti gli innesti secondari da/per i quartieri residenziali adiacenti. Attualmente lungo tale asse transitano 13'700 v/g TFM (fonte: *Modello cantonale di traffico 2017*).

L'asse si caratterizza per un tracciato leggermente sinuoso, dove la configurazione dell'assetto stradale è variabile e fortemente condizionata dalla presenza di manufatti, dove la sicurezza e l'incrocio tra veicoli pesanti circolanti in direzione opposta non è sempre garantita, dove la circolazione delle biciclette rappresenta una situazione fortemente a rischio e conflittuale. Da rilevare che questa situazione, ereditata dal passato, lascia poco margine di manovra a fronte della morfologia del territorio, costruito e non, e della presenza di forti condizionamenti naturali ai suoi margini (fiume, montagna). Si sottolinea pure l'assenza di continuità per la mobilità lenta, nel senso che la presenza di marciapiedi è garantita unicamente lungo alcuni segmenti dell'asse (quelli adiacenti ai comparti edificati) e solo su un lato della carreggiata, mentre per i ciclisti non è predisposta alcuna infrastruttura o segnalazione specifica.

Su questa base, le riflessioni sviluppate a livello di studio preliminare hanno permesso di individuare alcune possibili opzioni d'intervento destinate da un lato a migliorare le condizioni di viabilità lungo il segmento Solduno - Ponte Brolla (in particolare a livello di incrocio tra veicoli pesanti circolanti nelle due direzioni) e dall'altro a favorire la gestione e sicurezza della mobilità lenta.

La misura si caratterizza per un intervento infrastrutturale limitato ai punti critici dell'asse, ossia dove oggi la sicurezza non è garantita (punti neri), ed è destinata a garantire un calibro stradale minimo di 7.00 m, secondo i parametri cantonali. Il transito delle biciclette è mantenuto lungo tutta la tratta compresa tra Solduno e Ponte Brolla, sul sedime stradale, senza segnaletica orizzontale/verticale specifica o spazio specifico dedicato; la misura prevede di promuovere l'utilizzo dei percorsi di sponda destra della Maggia, non solo per lo svago ma anche e soprattutto per gli spostamenti utilitari.

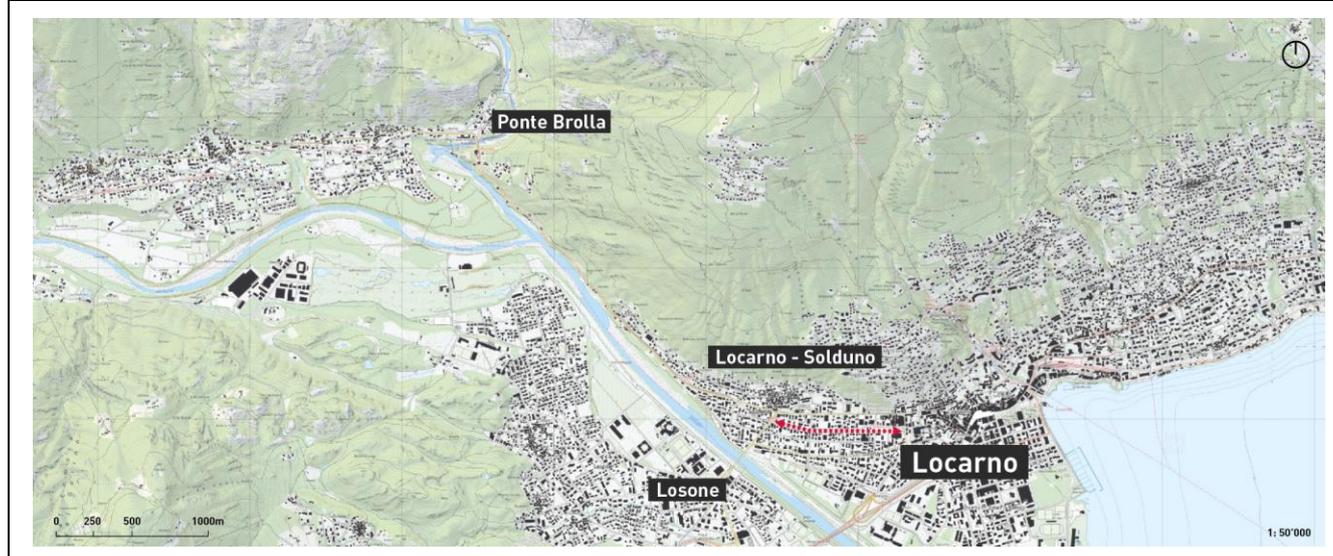
La misura è stata proposta nel PALoc 3 in lista B; nel PALoc 4 viene portata in lista A.

Opportunità per l'agglomerato	
<p>La misura favorisce il miglioramento della sicurezza generale della rete viaria di interesse regionale (collegamento tra le valli periferiche ed il centro agglomerato), e fornisce una risposta tecnica alle criticità ritenute come punti neri ai sensi VSS 641 724.</p> <p>Oltre a migliorare le condizioni di viabilità e sicurezza lungo una tratta di vitale importanza per tutto l'agglomerato (si tratta del principale collegamento viario tra il polo dell'agglomerato e le Valli - Vallemaggia, Terre di Pedemonte, Onsernone, Centovalli, l'intervento favorisce pure la conduzione del TP (linea regionale 315 della Vallemaggia).</p> <p>Tale misura va a completare quanto già predisposto con il PALoc 3, in particolare in riferimento al miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto ad Ovest del polo urbano di Locarno, lungo la tratta di strada cantonale tra l'abitato di Solduno ed il nodo di Ponte Brolla (TIM 18 e TIM 19).</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura favorisce il miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (maggiore sicurezza per gli utenti della strada) e permette di risolvere un punto critico la misura è congruente con la strategia settoriale trasporti e con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
-	
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura permette un aumento della sicurezza per gli utenti della strada 	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura contribuisce marginalmente alla riduzione delle emissioni ambientali 	esiguo
Fattibilità	
<p>SFATT a disposizione (2015). Attualizzazione dei costi in corso.</p> <p>La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 "Agglomerato del Locarnese".</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.</p>	

 Riqualifica multimodale asse urbano principale: Via Franzoni, Locarno	Codice ARE: 5113.3.037		Codice PA: TIM 21.1.1		
	Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure	IN 6.1, IN 9 (PALoc 3)				
Rapporto con PA 3	Ripresa TIM 21.1.1 (PALoc 3)				
Ente responsabile	Comune di Locarno				
Altri Enti coinvolti	Cantone				
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2032				
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	B B				
Stato della pianificazione	1	2	3	 Comune di Locarno	

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	3'339'000.-
Costi computabili	3'154'000.-
Costi non computabili	185'000.-
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input type="checkbox"/> Cantone
	<input type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura

Descrizione



Via Alberto Franzoni, Locarno - situazione attuale (foto: Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA)

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

La misura permette di sviluppare e caratterizzare le singole tratte dell'asse, favorendo una loro lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche specifiche del contesto attraversato, e incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale.

Via A. Franzoni, importante asse del comparto Campagna di Solduno, si estende su una lunghezza di 800 m e presenta un carico veicolare di 7'700 v/g TFM nella sua tratta centrale (fonte: *Modello cantonale di traffico 2017*). Esso è caratterizzato dallo scorrimento di traffico privato e del trasporto pubblico sia su gomma con diverse fermate (linee urbane e regionali) sia, in sotterraneo, su rotaia (Ferrovia delle Centovalli) con la fermata di Sant'Antonio. L'asse rende possibile l'accesso ad alcuni importanti servizi del quartiere, quali il mercato Migros, una farmacia, l'ufficio postale di Solduno, ecc.

La sua riqualifica permette di riorganizzare sia lo spazio stradale sia quello edificato e conferisce all'area pubblica una funzione di spazio condiviso, in grado di gestire al meglio le connessioni del traffico individuale motorizzato e del trasporto pubblico, ma soprattutto quelle della mobilità lenta.

A livello di aspetti funzionali l'impostazione strategica di tale asse deve dallo studio urbanistico elaborato nel 2016, il cui consolidamento pianificatorio è attualmente in corso (misura IN 6.1 in lista A del PALoc 3).

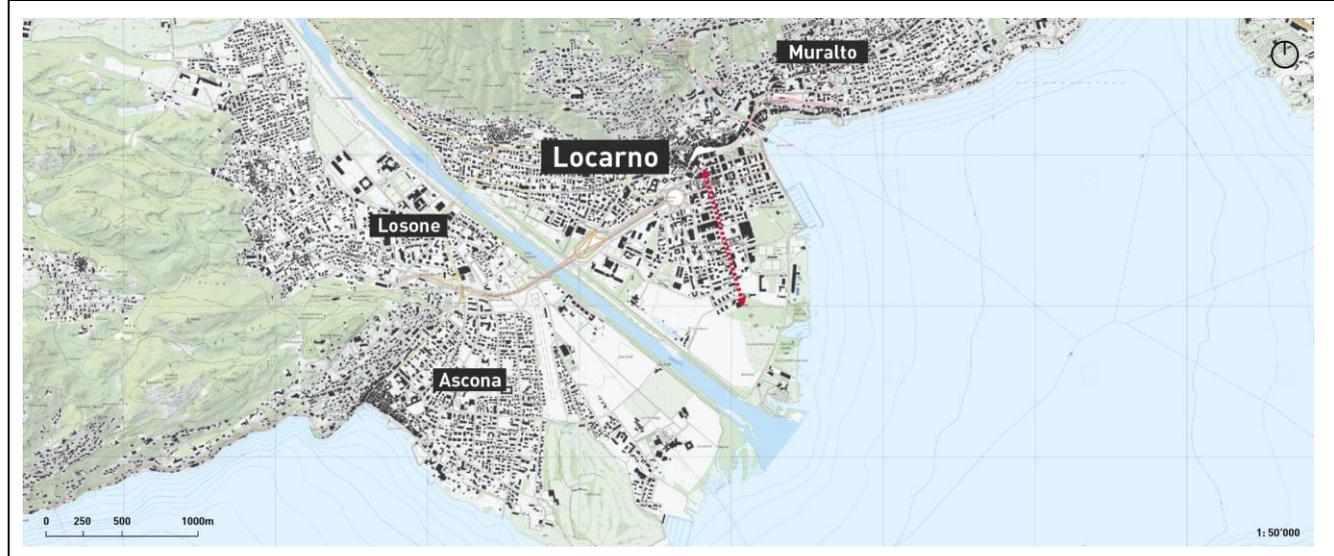
La misura TIM 21.1.1 è stata proposta nel PALoc 3 in lista B. Nel PALoc 4 essa viene ripresentata in lista B, in attesa del consolidamento pianificatorio e a fronte dei costi rilevanti d'investimento.

Opportunità per l'agglomerato	
<p>Con questo intervento è possibile ridurre in modo tangibile le velocità di circolazione, migliorare le condizioni generali di sicurezza e la conduzione del trasporto pubblico su gomma, come pure favorire qualitativamente gli spostamenti pedonali e ciclabili sia all'interno del quartiere che da/per il centro città.</p> <p>La misura, nel suo complesso, risponde in modo adeguato alle esigenze di miglioramento della sicurezza e della qualità di vita nei quartieri dell'agglomerato, favorendo lo sviluppo di insediamenti di qualità in un contesto ben servito dal TP e dagli assi di mobilità lenta.</p> <p>Tale misura va a completare e rafforzare il processo di riqualifica multimodale degli assi urbani principali dell'agglomerato, già avviato con il PALoc 3, coerentemente con la Strategia settoriale 3.</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura favorisce l'aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento e introduce il concetto di spazio condiviso la misura contribuisce a moderare il traffico e a ridurre la lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	Significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura valorizza lo spazio urbano e promuove la realizzazione di spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato la misura contribuisce alla riqualifica urbana e al miglioramento della vivibilità in un contesto caratterizzato da un carico di traffico importante in un'area centrale, popolosa e con contenuti misti (commerci, residenza, amministrazione, attività artigianali, impieghi) 	Significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura favorisce la moderazione del traffico e offre maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta e la conduzione del trasporto pubblico 	Significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, e quindi a una riduzione delle emissioni ambientali grazie alla moderazione del TIM 	Sufficiente
Fattibilità	
<p>SFATT a disposizione (2016). La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è coordinata con gli indirizzi della scheda R10 "Qualità degli insediamenti", adottata dal Consiglio di Stato nel 2018 nell'ambito dell'adattamento del PD ai disposti della LPT1. La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 "Agglomerato del Locarnese."</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.</p>	

 Riqualfica multimodale asse urbano secondario: Via Balestra, Locarno		Codice ARE: -	Codice PA: TIM 21.1.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 7.1		
Rapporto con PA 3	Ripresa TIM 21.1.2 (PALoc 3)		
Ente responsabile	Comune		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028		
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A C	Comune di Locarno	
Stato della pianificazione	1 2 3		

Costi misura	CHF (IVA esclusa)
Costi totali	3'670'000.-
Costi computabili	3'570'000.-
Costi non computabili	100'000.- (adeguamento infrastruttura enti)
Finanziamento	
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input type="checkbox"/> Cantone
	<input type="checkbox"/> Agglomerato (CIT)
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura

Descrizione



Via Serafino Balestra, Locarno - situazione attuale (foto: Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA)

La misura interessa la riqualifica multimodale di Via S. Balestra, un asse storico e simbolico della città di Locarno, concepito con la pianificazione del Quartiere Nuovo nel 1898, e meglio come asse originatore della geometria ortogonale tipica del Quartiere Nuovo, sviluppato a Est dell'asse. Nel corso del Novecento la città si è estesa anche sul lato Ovest dell'asse, urbanizzando il comparto dei Saleggi.

L'asse di Via S. Balestra si delinea come direttrice principale e di collegamento tra Piazza Grande e il Quartiere Nuovo - Saleggi e per questo assume caratteristiche di "asse urbano" strutturante. Con i suoi 1.5 km di lunghezza, è l'asse viario rettilineo più lungo della città.

Ad oggi l'asse urbano ha un aspetto di asse viario poco qualitativo urbanisticamente, in cui predomina il traffico individuale motorizzato. Il carico veicolare lungo Via S. Balestra si attesta a 2'500 v/g TGM (fonte: rilievo dati traffico elaborato dallo Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, ottobre 2019).

La mobilità lenta è poco incentivata nella configurazione stradale attuale, benché ci si trovi in uno spazio urbano centrale. A fronte della scarsa qualità urbanistica dell'asse viario e soprattutto a seguito dello sviluppo insediativo tuttora in corso nel Quartiere Nuovo - Saleggi risulta necessario intervenire con una sua riqualifica multimodale.

L'asse urbano di Via S. Balestra costituisce un elemento strutturante del tessuto edificato e pertanto si impone il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del trasporto pubblico.

Il concetto urbanistico di Via S. Balestra persegue gli obiettivi dello sviluppo centripeto auspicati a livello federale e cantonale. La riqualifica dell'asse urbano, attraverso un'alberatura continua da Piazza Muraccio alla Lanca degli Stornazzi, delinea difatti un sensibile potenziale d'incremento della qualità del costruito, grazie all'aumento di spazi verdi e pubblici, a beneficio dell'interazione sociale, della vitalità del luogo nonché della qualità dello spazio pubblico. La scheda PALoc 4 IN 7.1 specifica gli aspetti urbanistici relativi all'asse urbano di Via S. Balestra.

L'asse urbano diviene quindi nuova infrastruttura verde capace di mettere in rete i luoghi d'interesse della Città, legando e/o avvicinando lo spazio pubblico cittadino per eccellenza di Piazza Grande con il comparto Ex Gas/ Ex Macello in fase di sviluppo (cf. misura IN 3, PALoc 3) e, proseguendo, con l'area di svago golenale della Maggia.

La misura permette di ottenere un netto miglioramento in favore della rete di mobilità lenta e degli spazi pubblici, che genera relazioni chiare, ordinate e funzionali sia con i comparti attraversati, sia lungo l'asse, tra spazio privato e sedime pubblico.

La misura permette, inoltre, di identificare e sviluppare le singole tratte dell'asse urbano, favorendo una loro lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche distinte e specifiche del contesto attraversato, come pure incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale.

Gli interventi infrastrutturali sull'asse e gli interventi urbanistici di densificazione lungo l'asse urbano includono la riqualifica degli spazi stradali e pedonali di relazione tra pubblico e privato.

La misura è stata presentata nel PALoc 3 in priorità C. **Nel PALoc 4 la misura è presentata in lista A.**

Opportunità per l'agglomerato

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

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

Tale misura va a completare e rafforzare il processo di riqualifica multimodale degli assi urbani principali dell'agglomerato, già avviato con il PALoc 3, coerentemente con la Strategia settoriale 3.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> • la misura favorisce l'aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento e introduce il concetto di spazio condiviso • la misura contribuisce a moderare il traffico e a ridurre la lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura • la misura permette di gestire e contenere l'aumento del traffico motorizzato, in perfetta sintonia con quanto previsto dallo scenario auspicato nel corso delle generazioni di PALoc (PALoc 2, PALoc 3 e PALoc 4) 	Significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> • la misura valorizza lo spazio urbano e promuove la realizzazione di spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato • la misura contribuisce alla riqualifica urbana e al miglioramento della vivibilità in un contesto caratterizzato da un carico di traffico importante in un'area centrale, popolosa e con contenuti misti (commerci, residenza, attività artigianali, impieghi) 	Significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura favorisce la moderazione del traffico e offre maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta e la conduzione del trasporto pubblico 	Significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
<ul style="list-style-type: none"> la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, e quindi a una riduzione delle emissioni ambientali grazie alla moderazione del TIM 	Sufficiente
Fattibilità	
<p>PMAX a disposizione (31.01.2020). La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.</p>	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è coordinata con gli indirizzi della scheda R10 "Qualità degli insediamenti", adottata dal Consiglio di Stato nel 2018 nell'ambito dell'adattamento del PD ai disposti della LPT1. La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M2 "Agglomerato del Locarnese."</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> La misura non necessita un consolidamento del PD: nessun aggiornamento necessario.</p>	