



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 INSEDIAMENTI



Locarno, 20 ottobre 2020



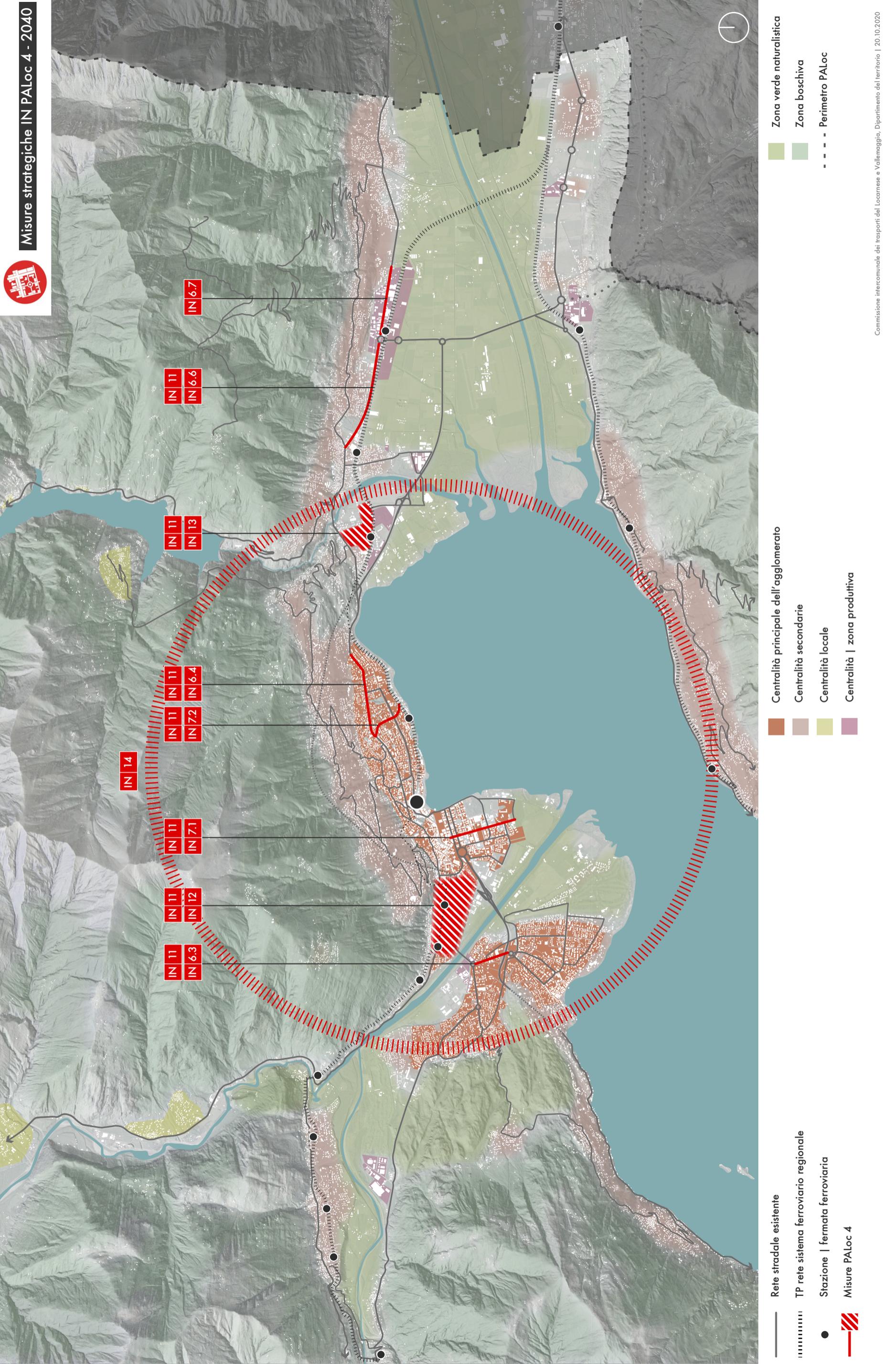
Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

Programma di agglomerato del Locarnese di 4a generazione - PALoc 4

LISTA MISURE INSEDIAMENTI - LISTA A + B

20 ottobre 2020

Codice PALoc 3	Codice PALoc 4	Codice ARE	Denominazione misura	Priorità PALoc 3	Priorità PALoc 4	Competenza	Osservazioni
IN 6.3	IN 6.3	5113.3.083	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale ad Ascona (via Locarno)	B	B	Ascona	In attesa di presa di posizione DT su documento preliminare arch. Pisoni (2017). È stata definita una densità minima, in risposta alle osservazioni della Confederazione.
IN 6.4	IN 6.4	-	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Minusio (via San Gottardo)	C	B	Minusio	Studio urbanistico a disposizione. È stata definita una densità minima, in risposta alle osservazioni della Confederazione.
IN 6.6	IN 6.6	-	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Gordola (via San Gottardo)	C	A	Gordola, Locarno, Lavertezzo	Studio urbanistico a disposizione. Definire una densità minima, in risposta alle osservazioni della Confederazione.
IN 6.7	IN 6.7	5113.3.087	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Lavertezzo / Locarno (via Cantonale)	B	B	Lavertezzo, Locarno	Aggiornamento studio urbanistico (2021-2022) Variante di PR in territorio di Locarno (lato Sud) da ridefinire (dal 2023) Variante di PR in territorio di Lavertezzo (lato Nord) da avviare (dal 2023)
IN 7.1	IN 7.1	5113.3.088	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Locarno (via Serafino Balestra)	B	A	Locarno	Concetto urbanistico consegnato al Municipio il 27 febbraio 2020.
IN 7.2	IN 7.2	-	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Minusio (via Verbano)	C	B	Minusio	Definire una densità minima, in risposta alle osservazioni della Confederazione. Mandato in fase di attribuzione.
IN 11	IN 11	5113.3.073	Sviluppo centripeto degli insediamenti: promozione della residenza primaria nelle aree centrali e ben allacciate al TP	B	A	Comuni	Precisate le misure del PALoc 4 secondo cui è necessario promuovere la Residenza primaria: IN 6.3 (fronte urbano Ascona) IN 6.4 (Minusio: Residenza secondaria già limitata), IN 6.6 (fronte urbano Gordola) IN 7.1 (Locarno: RS già limitata), IN 7.2 (Minusio: RS già limitata), IN 12 (Locarno: RS già limitata), IN 13 (Tenero-Contra: RS già esclusa).
IN 12	IN 12	-	Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno	C	B	Locarno	Studio urbanistico da avviare (piano d'indirizzo); risultanze da integrare nel PR.
IN 13	IN 13	-	Riqualifica urbanistica dell'area centrale di Tenero	C	B	Tenero	Studio urbanistico da avviare (piano d'indirizzo); risultanze da integrare nel PR.
IN 14	IN 14	-	Riorganizzazione parcheggi e riqualifica spazi pubblici	C	B	Comuni centrali	Individuati dagli operatori potenziali aree d'intervento. Spetta ai Comuni sviluppare progetti puntuali per la riqualifica urbanistica dello spazio pubblico.



Misure strategiche IN PALoc 4 - 2040



- Rete stradale esistente
- ⋯ TP rete sistema ferroviario regionale
- Stazione | fermata ferroviaria
- ▨ Misure PALoc 4

- Centralità principale dell'agglomerato
- Centralità secondarie
- Centralità locale
- Centralità | zona produttiva

- Zona verde naturalistica
- Zona boschiva
- - - Perimetro PALoc

IN 14

IN 11
IN 12

IN 11
IN 7.1

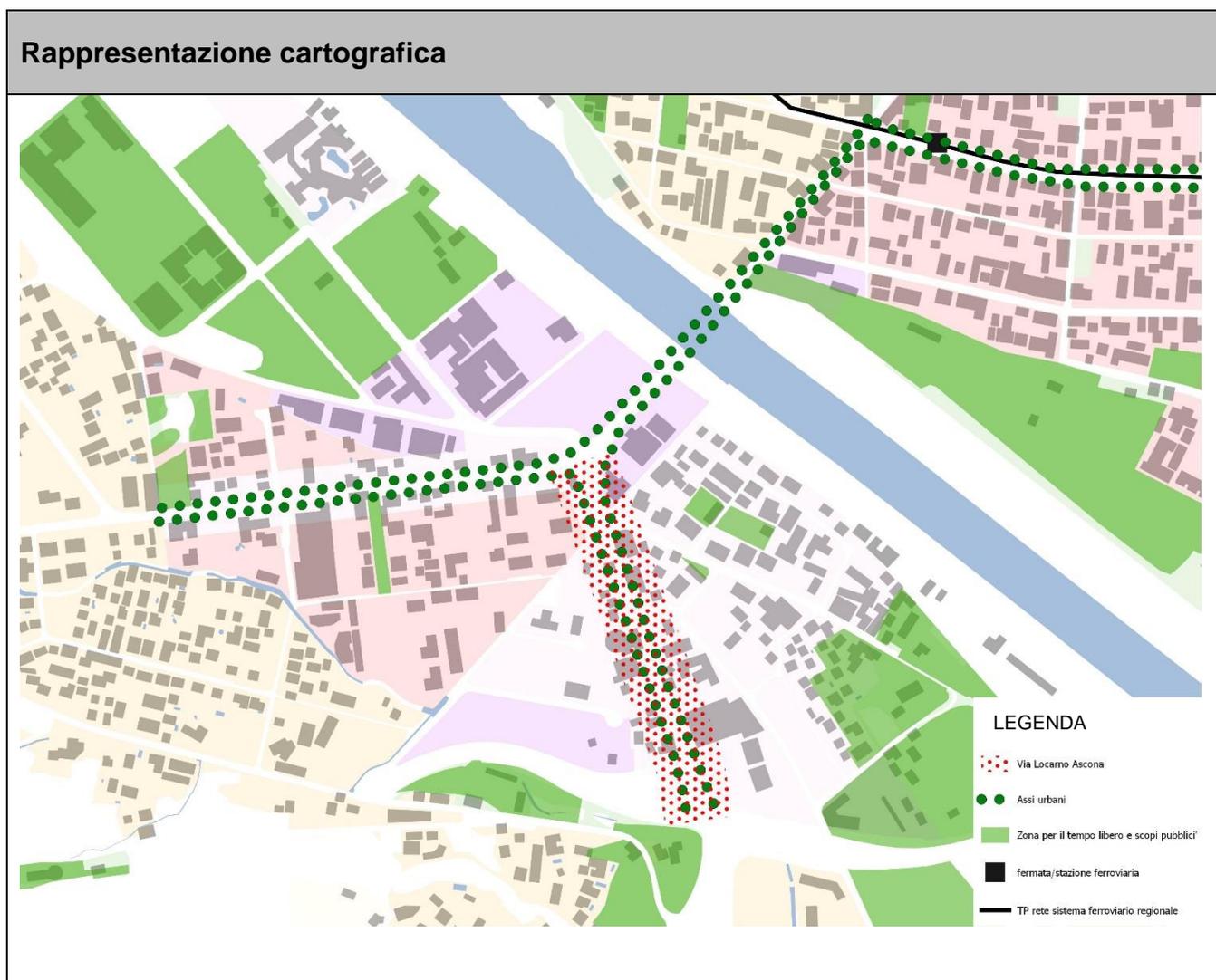
IN 11
IN 7.2
IN 6.4

IN 11
IN 13

IN 11
IN 6.6

IN 6.7

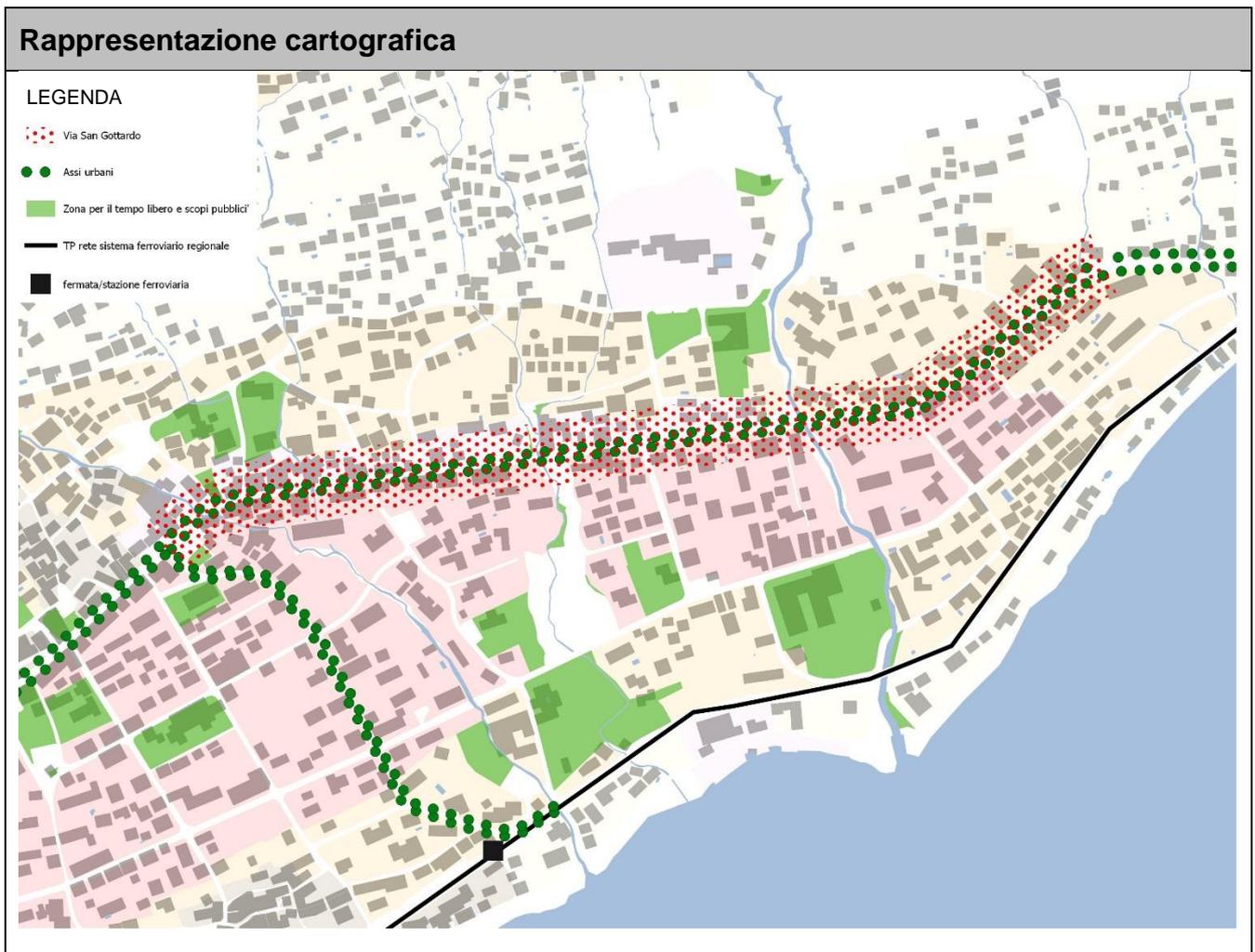
 Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale ad Ascona (via Locarno)		Codice ARE:	Codice PA:
		5113.3.083	IN 6.3
Pacchetto di misure	IN 6		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 3	Ripresa IN 6.3 (PALoc 3)		
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Ascona		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2032		
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	B B		



Descrizione della misura
<p>Descrizione</p> <p>1. Descrizione dell'asse urbano nella sua configurazione attuale</p> <ul style="list-style-type: none">- lo spazio stradale si configura come una "porta d'entrata" lineare poco attrattiva, con un carattere frammentato e periferico;- i percorsi della mobilità lenta longitudinali sono poco attrattivi ed interrotti frequentemente da accessi perpendicolari;- alcuni dei contenuti presenti risultano estranei e superati dello sviluppo del quartiere;- il carattere dello spazio stradale dei fronti edificati appare eterogeneo e episodico;- la strada genera un effetto cesura che rende difficoltose le relazioni perpendicolari (quartieri abitativa ad ovest-parco del delta);- lo spazio stradale non è risultato di un progetto coordinato;- l'asse stradale all'interno della zona residenziale commerciale non è codificato a livello di piano regolatore. <p>2. Strategia settoriale d'intervento 3 - Riqualifica assi urbani e contenimento TIM</p> <ul style="list-style-type: none">- gli assi urbani individuati corrispondono alle vie storiche tra Riazzino e Losone/Ascona che attraversano le zone centrali da riqualificare urbanisticamente;- la valorizzazione di tali spazi deve fungere da motore per lo sviluppo centripeto di questi quartieri;- conferire agli assi urbani principali, oltre ad una funzione di puro collegamento una valenza di spazi pubblici di qualità e di riferimento per i quartieri, differenziata a seconda dei contesti attraversati; <p>3. Indirizzi progettuali</p> <ul style="list-style-type: none">- recupero del carattere dell'asse quale spazio pubblico d'entrata integrativo che collega il ponte sulla Maggia col il centro storico del paese;- superamento dell'effetto cesura tra i quartieri abitativi a sud e le ampie zone di svago e di pubblica utilità situate lungo la Maggia;- elaborazione di un concetto chiaro dello spazio stradale con la definizione del rapporto tra edificio e strada con particolare attenzione all'area compresa tra il marciapiede e il fronte edificato;- favorire l'insediamento di funzioni di carattere commerciale in grado di interagire con lo spazio pubblico e generare un concetto contemporaneo di strada commerciale;- favorire la mobilitazione delle riserve lungo l'asse prevedendo altezze ed indici minimi per raggiungere un obiettivo di densità oltre le 200 UI/ha;- favorire la promozione della residenza primaria di qualità;- implementazione a piano regolatore di una zona mista lungo l'asse;- la riqualifica urbanistica va abbinata ad un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale (misura TIM 21.3 del PALoc 3);
<p>Opportunità per l'agglomerato</p> <p>Opportunità: sviluppare un modello territoriale riconoscibile tramite l'implementazione di un sistema di assi urbani primari e secondari.</p> <p>Riqualifica degli assi urbani principali come spazio pubblico strutturante, definire la loro relazione con la rete stradale secondaria, sviluppare un carattere specifico definendo il rapporto tra lo spazio stradale e gli edifici che lo delimitano.</p> <p>Il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico e luogo di vita: non utilizzato unicamente per il transito di veicoli, ciclisti e pedoni ma anche per la sosta, l'interazione sociale, il commercio e lo svago.</p>

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Promuove la riqualifica urbanistica e favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi centrali e ben serviti dal TP.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
La misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza che a sua volta ha un effetto sulla riduzione delle emissioni di carattere ambientale (aria, rumore).	esiguo
Fattibilità	
Riqualifica urbana di via Locarno ad Ascona - Studio urbanistico intercomunale del giugno 2016	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili" e R10 "Qualità degli insediamenti", adottate 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> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.</p>	
Scadenzario	
Approfondimento progetto urbanistico (2020-2021) Progetto stradale TIM 21.3 (2019) Eventuale variante di piano regolatore (dal 2022)	
La misura richiede diversi approfondimenti e non è ritenuta sufficientemente matura per poter essere attribuita alla Lista A. Pertanto, la misura è mantenuta in Lista B anche nel PALoc 4.	

 Riqualfica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Minusio (via San Gottardo)		Codice ARE: -	Codice PA: IN 6.4
Pacchetto di misure	IN 6		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 3	Ripresa IN 6.4 (PALoc 3)		
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Minusio		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2032		
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	B C		



Descrizione della misura

Descrizione

1. Descrizione dell'asse urbano nella sua configurazione attuale

- lo spazio stradale si configura come una "porta d'entrata" lineare ma poco qualificata, con un carattere periferico, eterogeneo ed episodico;
- i percorsi della mobilità lenta longitudinali risultano poco attrattivi ed interrotti frequentemente da accessi perpendicolari;
- alcuni dei contenuti presenti risultano estranei e superati dello sviluppo del quartiere (stazioni di benzina, garage);
- la strada genera un effetto cesura e rende difficili le relazioni perpendicolari tra i quartieri abitativi a monte e la zona di svago della riva del lago;
- assenza di un progetto spaziale della strada o lo spazio stradale non è il risultato di un progetto coordinato che coinvolge il fronte degli insediamenti;
- i corsi d'acqua strutturanti il paesaggio, attraversati dall'asse, sono poco percepibili;
- la zona mista a monte (con parametri edificatori non ancora approvati), zona residenziale a valle - quasi assenza di contenuti pubblici;

2. Strategia settoriale d'intervento 3 - Riqualifica assi urbani e contenimento TIM

Concetto urbanistico

Il concetto di riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale di Via San Gottardo consente di ridare lustro allo spazio pubblico che si presenta oggi (ad eccezione del tratto in attraversamento del centro paese di Minusio, che ha già beneficiato di una riqualifica urbanistica) come uno spazio stradale meramente funzionale.

L'asse di Via San Gottardo è l'asse principale dell'agglomerato del Locarnese, che collega Minusio con Muralto e Locarno a ovest (area centrale dell'agglomerato) e Tenero a est. La valorizzazione dello spazio pubblico funge da motore per lo sviluppo centripeto degli insediamenti (sviluppo dei comparti affacciati sull'asse viario).

L'asse urbano viene suddiviso in settori con caratteristiche specifiche in corrispondenza dei corsi d'acqua (uno degli elementi caratteristici del territorio di Minusio, peraltro ripreso nella Strategia 1 a livello di agglomerato). Gli spazi pubblici diventano punti di riferimento per i quartieri, la cui qualità e tipologia viene differenziata a seconda dei contesti attraversati.

3. Indirizzi progettuali

In generale, la nuova configurazione dell'asse urbano prevede i seguenti indirizzi progettuali:

- recupero del carattere dell'asse quale spazio pubblico d'entrata integrativo che collega la zona della Verbanella con il centro storico del paese;
- completare e potenziare il sistema di spazi pubblici lungo via San Gottardo: piazza Borengo, piazza Municipio, sagrato Chiesa parrocchiale, crocifisso (Oratorio), incrocio Fontile e piazza Navegna;
- superamento dell'effetto cesura, causato dalla strada, tra i quartieri abitativi a monte e le ampie zone di svago e di pubblica utilità a lago;
- elaborazione di un concetto chiaro dello spazio stradale con la definizione del rapporto tra edificio e strada con particolare attenzione all'area compresa tra il marciapiede e il fronte edificato;
- favorire l'insediamento di funzioni di carattere pubblico / commerciali a servizio del quartiere, in grado di interagire con lo spazio pubblico e la residenza primaria di qualità;
- favorire la mobilitazione delle riserve lungo l'asse prevedendo altezze ed indici minimi per raggiungere un obiettivo di densità oltre le 200 UI/ha;

- valorizzare l'attraversamento dei corsi d'acqua come elementi strutturanti del tessuto urbano;
- la riqualifica urbanistica va abbinato ad un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale

In dettaglio, la nuova configurazione dell'asse urbano propone una suddivisione della strada in cinque settori con caratteristiche specifiche:

1. segmento piazzale Borengo - piazza Municipio
 - carattere residenziale - commerciale
 - completamento della zona centrale di Minusio
 - porta d'entrata
 - linea di costruzione a confine per la parte a monte
2. segmento piazza Municipio - sagrato Chiesa parrocchiale
 - carattere residenziale - commerciale
 - integrazione nella zona R4 con linee di arretramento per garantire una fascia di rispetto attorno il nucleo / sequenza di spazi pubblici (Borengo, centro paese, Chiesa parrocchiale e zona Remorino)
3. sagrato Chiesa parrocchiale - piazza Crocifisso (Oratorio)
 - carattere residenziale - commerciale
 - presenza di ville novecentesche
 - integrazione nella zona R4 con linee di arretramento per garantire una fascia di rispetto attorno il nucleo / sequenza di spazi pubblici (Borengo, centro paese, Chiesa parrocchiale e zona Remorino)
4. piazza Crocifisso (Oratorio) - intersezione Fontile
 - carattere residenziale - commerciale
 - integrazione nella zona R4
 - linea di costruzione, favorire la formazione di uno zoccolo, distanza dai confini laterali 3/4 metri per garantire la barriera fonica
 - favorire le funzioni commerciali relazionate all'asse urbano
 - aumentare l'occupazione a livello strada per permettere l'inserimento di funzioni commerciali (sistemazione della fascia di 4 metri)
5. intersezione Fontile - piazza Navegna
 - carattere residenziale
 - linea di arretramento 4 metri

In tutti i settori: linee di costruzione in corrispondenza agli spazi pubblici / alle intersezioni con i riali allo scopo di definire l'estensione delle aree con potenziale di centralità pubblica, garantendo la loro apertura verso la collina e il paesaggio lacustre. In queste aree viene definita una densità minima e si promuove l'insediamento di funzioni commerciali, di ristoro o di interesse pubblico (Borengo, Remorino, Fontile, Navegna).

Opportunità per l'agglomerato

Opportunità: sviluppare un modello territoriale riconoscibile tramite l'implementazione di un sistema di assi urbani primari e secondari.

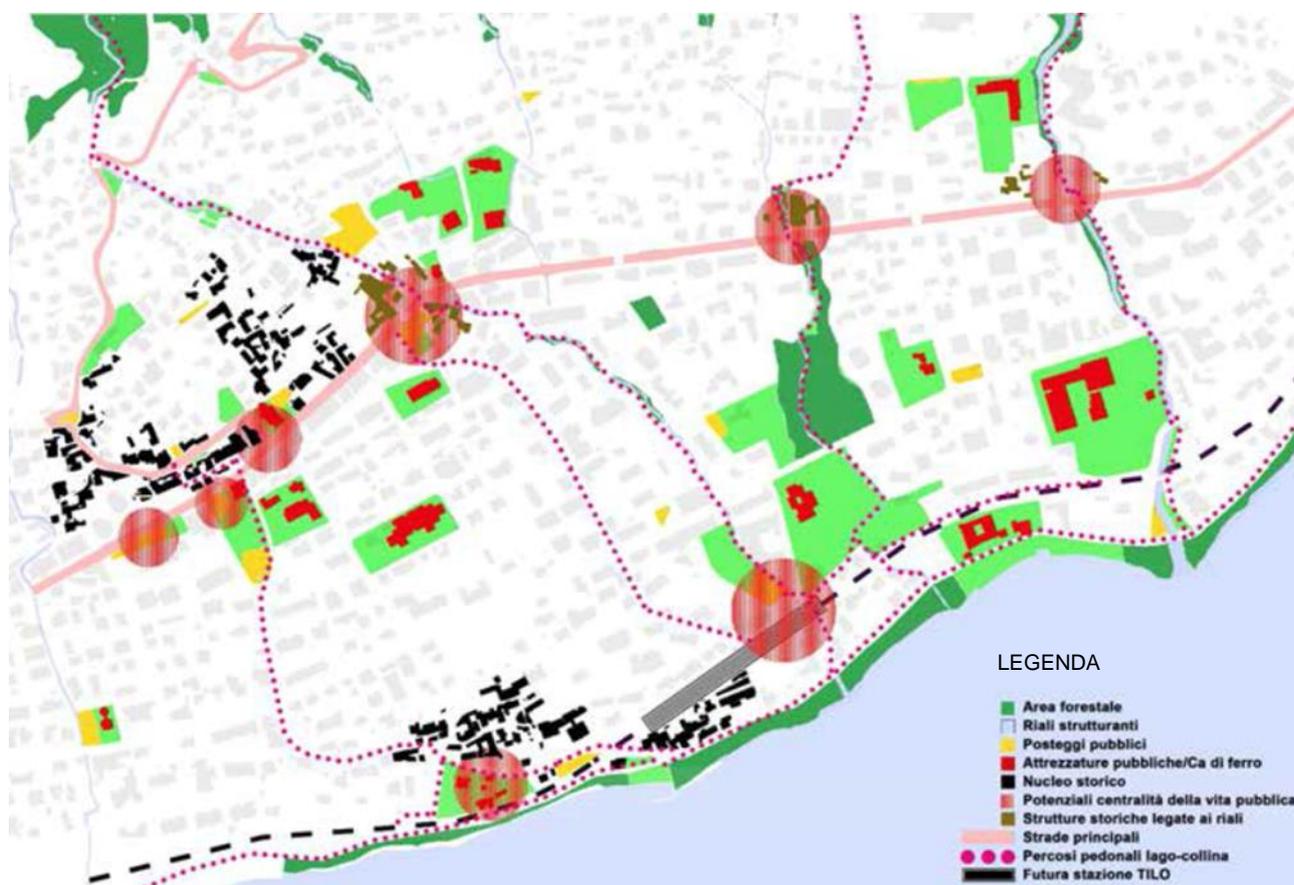
Riqualifica degli assi urbani principali come spazio pubblico strutturante, definire la loro relazione con la rete stradale secondaria, sviluppare un carattere specifico definendo il rapporto tra lo spazio stradale e gli edifici che lo delimitano.

Il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico e luogo di vita: non utilizzato unicamente per il transito di veicoli, ciclisti e pedoni ma anche per la sosta, l'interazione sociale, il commercio e lo svago.

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Promuove la riqualifica urbanistica e favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi centrali e ben serviti dal TP.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti.	sufficiente
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
La misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza che a sua volta ha un effetto sulla riduzione delle emissioni di carattere ambientale (aria, rumore).	esiguo

Fattibilità

Studio urbanistico per la Via San Gottardo (2018).

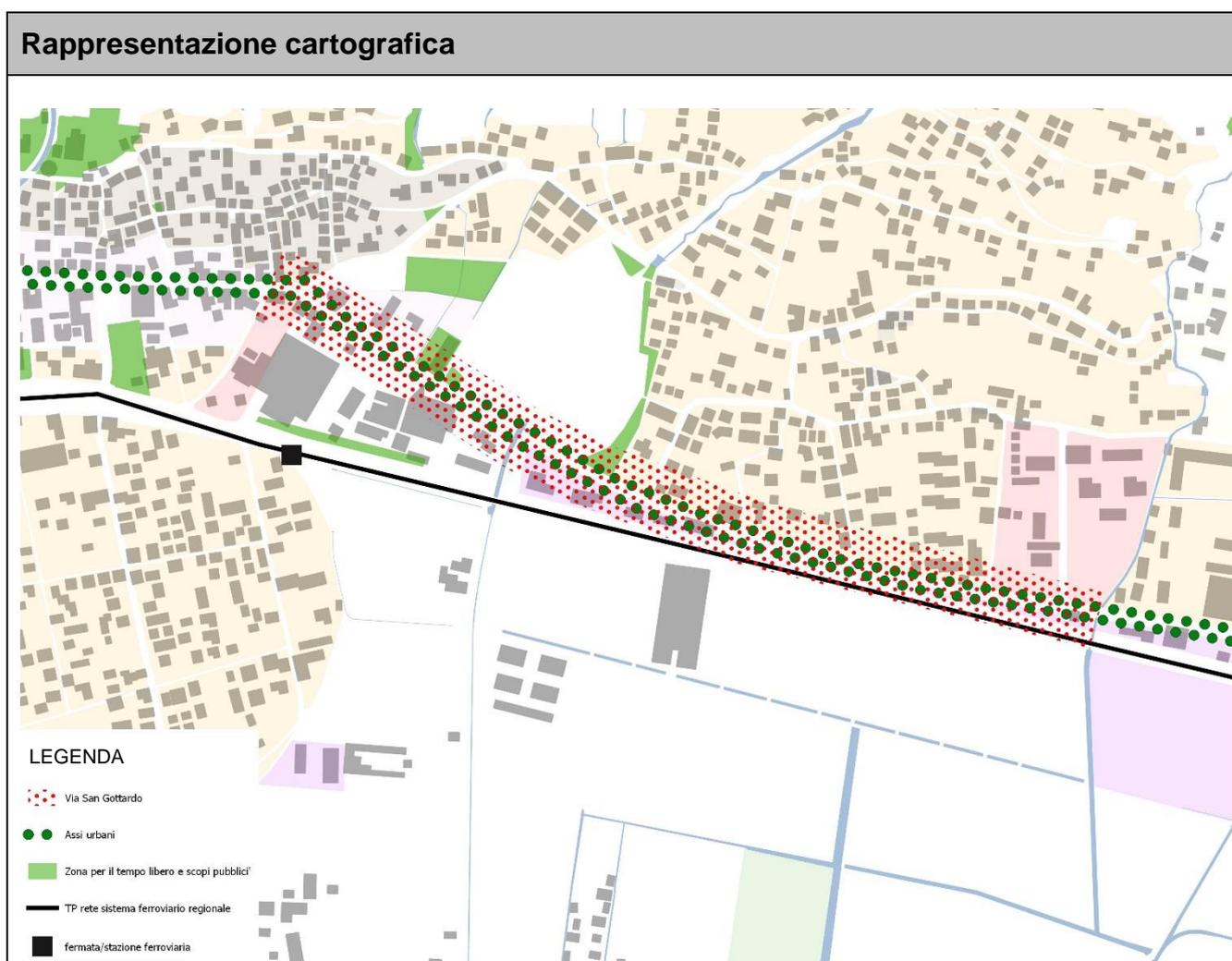


Fonte: Studio Guscetti

Completare e potenziare il sistema di spazi pubblici lungo via San Gottardo: piazza Borengo, piazza Municipio, sagrato Chiesa, crocifisso - oratorio, area Fontile e Piazza Navegna.

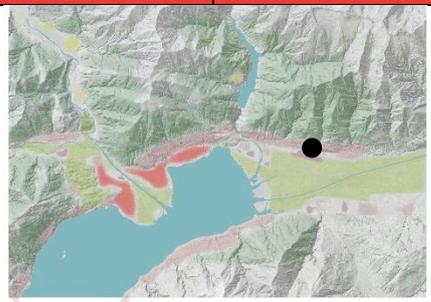
Azzonamenti necessari
Nessuno
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)
Nessuna
Situazione nel Piano direttore cantonale
<u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili" e R10 "Qualità degli insediamenti", adottate 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."
<u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.
Scadenzario
Studio urbanistico preliminare a disposizione (2017-2018) Revisione del PR (dal 2021)

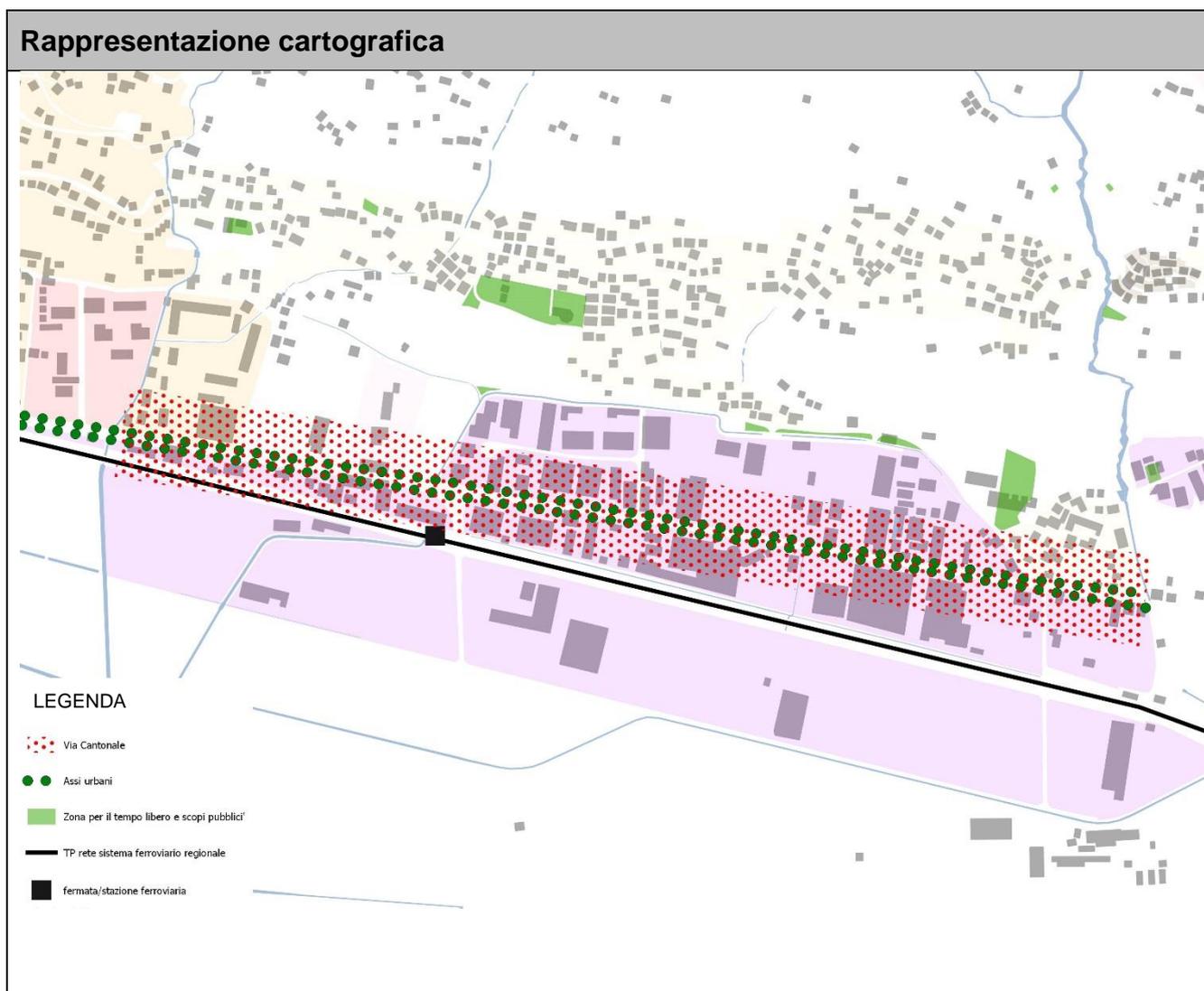
 Riqualfica dei fronti lungo l'asse urbano principale di Gordola (via San Gottardo)		Codice ARE: -	Codice PA: IN 6.6
Pacchetto di misure	IN 6		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 3	Ripresa IN 6.6 (PALoc 3)		
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comuni di Gordola, Locarno e Lavertezzo		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028		
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A C	Localizzazione: Gordola, Locarno Piano e Lavertezzo Piano	



Descrizione della misura
Descrizione
<p>1. Descrizione dell'asse urbano nella sua configurazione attuale</p> <ul style="list-style-type: none">- l'asse urbano in corrispondenza alla zona residenziale commerciale è già codificato a PR: linea di allineamento, zoccolo non adibito ad abitazione, divieto facciate a timpano, possibilità di contiguità, indice di sfruttamento minimo, fascia tra strada e linea di allineamento pavimentata e accessibile al pubblico con divieto di posteggi, il comune provvede all'alberatura e illuminazione di questa fascia, possibilità di deroghe all'indici di occupazione per fondi di piccole dimensioni per favorire un'edificazione razionale o la contiguità;- la tratta della strada oggetto della misura mostra invece una struttura molto più frammentata ed eterogenea;- la strada presenta un carattere periferico con attività legate alla mobilità su gomma, zone artigianali e zone residenziali;- assenza di un progetto spaziale della strada;- presenza di ampie aree verdi che si affacciano sulla strada, sezione stradale asimmetrica con un'apertura verso il Piano di Magadino/terrapieno della ferrovia;- i percorsi della mobilità lenta (marciapiedi, pista ciclabile) sono poco attrattivi;- il collegamento tra il quartiere abitativo delle Gaggiole, il centro paese e le destinazioni pubbliche è poco invitante e funzionale;- l'asse presenta un ampio potenziale di riassetto urbanistico in corrispondenza al nuovo quartiere Santa Maria; <p>2. Strategia settoriale d'intervento 3 - Riqualifica assi urbani e contenimento TIM</p> <ul style="list-style-type: none">- gli assi urbani individuati corrispondono alle vie storiche tra Riazzino e Losone/Ascona che attraversano le zone centrali da riqualificare urbanisticamente;- la valorizzazione di tali spazi deve fungere da motore per lo sviluppo centripeto di questi quartieri;- conferire agli assi urbani principali, oltre ad una funzione di puro collegamento una valenza di spazi pubblici di qualità e di riferimento per i quartieri, differenziata a seconda dei contesti attraversati; <p>3. Indirizzi progettuali</p> <ul style="list-style-type: none">- favorire l'estensione coerente del concetto stradale dell'area centrale fino al quartiere Santa Maria;- adottare delle strategie che permettono il superamento dell'effetto di cesura tra i quartieri abitativi a monte e le ampie zone di svago sul piano;- rafforzare il rapporto tra lo spazio della strada e l'importante area verde Rongia;- la misura deve proporre soluzioni che tengano conto dell'eterogeneità funzionale e tipologica dell'asse differenziando i due lati dello spazio stradale e suddividendolo in una sequenza di tratti con carattere specifico;- la riqualifica dello spazio stradale è indirizzato a favorire l'attivazione delle riserve edificatorie come pure l'insediamento di funzioni lavorative di valore aggiunto e residenze primarie di qualità;- prevedere altezze ed indici minimi per raggiungere un obiettivo di densità oltre le 150 UI/ha;- la definizione del tratto della Strada Cantonale aperto sul Piano di Magadino è coordinata con il Comune di Locarno;- la riqualifica urbanistica va abbinata ad un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale (misura TIM 11.2);
Opportunità per l'agglomerato
Opportunità: sviluppare un modello territoriale riconoscibile tramite l'implementazione di un sistema di assi urbani primari e secondari.

<p>Riqualifica degli assi urbani principali come spazio pubblico strutturante, definire la loro relazione con la rete stradale secondaria, sviluppare un carattere specifico definendo il rapporto tra lo spazio stradale e gli edifici che lo delimitano. Il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico e luogo di vita: non solo per il transito di veicoli, ciclisti e pedoni ma anche per la sosta, l'interazione sociale, il commercio e lo svago.</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Promuove la riqualifica urbanistica e favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi centrali e ben serviti dal TP.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
La misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza che a sua volta ha un effetto sulla riduzione delle emissioni di carattere ambientale (aria, rumore).	esiguo
Fattibilità	
Riqualifica assi stradali - Studio urbanistico del giugno 2016	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento culturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili" e R10 "Qualità degli insediamenti", adottate dal Consiglio di Stato nel 2018 nell'ambito dell'adattamento del PD ai disposti della LPT1. La misura è conforme agli indirizzi delle schede M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese."</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.</p>	
Scadenario	
<p>Approfondimento progetto stradale TIM 11.2 a disposizione (2017-2019) Studio urbanistico a disposizione (2017-2018) Aggiornamento studio urbanistico (2021-2022) Variante di PR da ridefinire e coordinata con Locarno, lato Sud (dal 2023)</p>	

 Riqualifica dei fronti dell'asse urbano principale a Lavertezzo / Locarno (via Cantonale)		Codice ARE: 5113.3.087	Codice PA: IN 6.7
Pacchetto di misure	IN 6		
Correlazione con altre misure	TIM 11.2		
Rapporto con PA 3	Ripresa IN 6.7 (PALoc 3)		
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comuni di Lavertezzo e Locarno		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2032		
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	B B	Localizzazione: Riazzino (Comuni di Lavertezzo e Locarno)	



Descrizione della misura
Descrizione
<p>1. Descrizione dell'asse urbano nella sua configurazione attuale</p> <ul style="list-style-type: none">- gli assi urbani individuati corrispondono alle vie storiche tra Riazzino e Losone/Ascona che attraversano le zone centrali da riqualificare urbanisticamente;- la valorizzazione di tali spazi deve fungere da motore per lo sviluppo centripeto di questi quartieri;- conferire agli assi urbani, oltre ad una funzione di puro collegamento anche una valenza di spazi pubblici di qualità e di riferimento per i quartieri, differenziata a seconda dei contesti attraversati; <p>2. Strategia settoriale d'intervento 3 - Riqualifica assi urbani e contenimento TIM</p> <ul style="list-style-type: none">- l'asse presenta un carattere di strada di periferia, eterogena e caotica;- si denota la mancanza di un concetto dello spazio stradale e di un rapporto preciso con i fronti edificati e con le funzioni posizionate a pianterreno;- i percorsi della mobilità lenta (marciapiedi, pista ciclabile) sono poco attrattivi;- gli attraversamenti perpendicolari risultano difficili (effetto cesura);- la fascia dell'asse posizionata nel Comune di Locarno in corrispondenza della zona artigianale commerciale di Riazzino è già codificata nella revisione del piano regolatore attualmente in fase di approvazione. (Zona d'attività e di servizi AS: linea d'arretramento, fascia per circolazione pedonale pubblica, sistemazione superfici private aperte al pubblico secondo piani elaborati dal comune definendo pavimentazioni, delimitazioni, alberature ed arredi, aiuola di separazione, arretramento insegne pubbliche); <p>3. Indirizzi progettuali</p> <ul style="list-style-type: none">- favorire l'estensione coerente del concetto spaziale della strada commerciale anche sulla fascia a monte della Strada Cantonale (Comune di Lavertezzo);- va promosso un concetto chiaro dello spazio stradale definendo il rapporto tra edificio e strada con particolare attenzione all'area tra il marciapiede e i fronti edificati, creando una fascia pedonale continua sui sedimi privati;- la misura vuole integrare le funzioni presenti in un concetto di strada commerciale contemporanea attrattiva sia per l'accesso veicolare come pure per la mobilità lenta;- va messa particolare attenzione al superamento dell'effetto di cesura tra i quartieri abitativi a monte e le ampie zone di svago sul piano;- la riqualifica dello spazio stradale è indirizzato a favorire la mobilitazione delle riserve edificatorie come pure l'insediamento di funzioni commerciali;- il riassetto urbanistico va abbinato ad un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale (misura TIM 11.2)
Opportunità per l'agglomerato
<p>Opportunità: sviluppare un modello territoriale riconoscibile tramite l'implementazione di un sistema di assi urbani primari e secondari.</p> <p>Riqualifica degli assi urbani principali come spazio pubblico strutturante, definire la loro relazione con la rete stradale secondaria, sviluppare un carattere specifico definendo il rapporto tra lo spazio stradale e gli edifici che lo delimitano.</p> <p>Il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico e luogo di vita: non solo per il transito di veicoli, ciclisti e pedoni ma anche per la sosta, l'interazione sociale, il commercio e lo svago.</p>

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Promuove la riqualifica urbanistica e favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi centrali e ben serviti dal TP.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
La misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza che a sua volta ha un effetto sulla riduzione delle emissioni di carattere ambientale (aria, rumore).	esiguo
Fattibilità	
Riassetto urbanistico strada cantonale Gordola-Riazino - variante PR di Locarno del dicembre 2013	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili" e R10 "Qualità degli insediamenti", adottate dal Consiglio di Stato nel 2018 nell'ambito dell'adattamento del PD ai disposti della LPT1. La misura è conforme agli indirizzi delle schede M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese."</p> <p><u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.</p>	

Scadenario
Aggiornamento studio urbanistico (2021-2022) Variante di PR in territorio di Locarno (lato Sud) da ridefinire (dal 2023) Variante di PR in territorio di Lavertezzo (lato Nord) da avviare (dal 2023)
La misura richiede diversi approfondimenti e non è ritenuta sufficientemente matura per poter essere attribuita alla Lista A. Pertanto, la misura è mantenuta in Lista B anche nel PALoc 4.

 Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Locarno (via Serafino Balestra)		Codice ARE: 5113.3.088	Codice PA: IN 7.1
Pacchetto di misure	IN 7		
Correlazione con altre misure	TIM 21.1.2		
Rapporto con PA 3	Ripresa IN 7.1 (PALoc 3)		
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Locarno		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028		
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A B	Localizzazione: Locarno	

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura

Descrizione

1. Descrizione dell'asse urbano nella sua configurazione attuale

L'asse dell'attuale Via Serafino Balestra è stato tracciato con il piano regolatore del Quartiere Nuovo del 1898. È stato concepito come asse principale originatore della geometria ortogonale del suo reticolo stradale; allo stesso tempo esso costituisce il limite ovest di questa nuova parte di città rigorosamente disegnata. La Via S. Balestra relaziona il settore urbano del delta della Maggia con la Piazza Grande e la Città Vecchia, nucleo storico di Locarno.

L'asse si estende su una lunghezza di 1.5 km e funge da "colonna vertebrale" sul delta della Maggia: sul lato ovest dell'asse si estende l'insediamento del Quartiere Nuovo disegnato alla fine dell'Ottocento, mentre sul lato est vi è il comparto Saleggi, sviluppatosi successivamente.

Sia il Quartiere Nuovo, sia il comparto Saleggi sono caratterizzati prevalentemente dalla destinazione abitativa. Più ci si avvicina al centro città più aumentano le destinazioni miste quali commerci, servizi, uffici, ecc.

2. Strategia settoriale d'intervento 3 - Riqualifica assi urbani e contenimento TIM

Concetto urbanistico

Il concetto di riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano di Via S. Balestra consente di trasformare lo spazio stradale in uno spazio pubblico attrattivo e multifunzionale, assumendo il ruolo di componente urbanistica strutturante: e non solo come corridoio per il transito veicolare.

L'asse urbano di Via S. Balestra si delinea infatti quale direttrice principale per il trasporto pubblico e la mobilità individuale definendo un collegamento attrattivo tra Piazza Grande, le funzioni pubbliche, commerciali e residenziali del Quartiere Ex Gas / Ex Macello (cfr. misura IN 3 del PALoc 3) e l'ampia area di svago di prossimità del delta della Maggia.

Il concetto urbanistico di Via S. Balestra persegue gli obiettivi di sviluppo centripeto auspicati dalla politica di sviluppo territoriale federale e cantonale. La riqualifica prevede la realizzazione di un'alberatura continua lungo Via S. Balestra quale componente qualificante e d'arredo urbano in sinergia con misure funzionali al traffico veicolare e alla mobilità lenta.

Il piano terra degli edifici che si affacciano sull'asse urbano viene di principio destinato ai servizi, alimentando l'animazione e la vitalità dello spazio privato e pubblico a livello della strada. Il viale alberato invita all'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.

3. Indirizzi progettuali

- formazione di un collegamento attrattivo tra la Piazza Grande, le funzioni pubbliche e commerciali presenti lungo l'asse e l'ampia area di svago del parco urbano del delta della Maggia;
- sviluppare l'asse come spazio pubblico lineare di riferimento per l'intero quartiere;
- coordinare la riqualifica urbanistica dell'asse con lo studio urbanistico zona ex Macello / ex Gas
- reinterpretazione e adozione del concetto dello spazio stradale presente nello storico Quartiere Nuovo per le aree in fase di trasformazione ubicate nella tratta a sud (da Via Lavizzari)
- la riqualifica dello spazio stradale è indirizzata a favorire la mobilitazione delle riserve edificatorie ed in particolare la residenza primaria di qualità;
- prevedere altezze ed indici minimi per raggiungere un obiettivo di densità oltre le 300 UI/ha;
- la riqualifica urbanistica è coordinata con un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale (misura TIM 21.1.2).

In dettaglio, la nuova concezione dell'asse urbano propone una suddivisione dell'asse di Via Serafino Balestra in quattro segmenti, ciascuno dei quali assume una configurazione specifica:

1. Tratto tra Via Bernardino Luini e Via G. A. Orelli
 - assume la funzione di "Porta d'entrata" al centro città, con edificazione sul filo del marciapiede;
2. Tratto tra Via G. A. Orelli e Via A. Baroffio
 - grazie alle disposizioni pianificatorie vigenti, lo spazio a disposizione dei pedoni risulta ampliato grazie alle sistemazioni delle aree private tra edificio e marciapiede che viene unito al marciapiede (superficie pubblica);
 - tale situazione è visibile già oggi lungo il comparto interessato dal Piano particolareggiato definito da Via Balestra, Via Varesi, Via Franscini, Via Lavizzari (tre isolati, di cui l'ultimo è in fase di ultimazione);
3. Tratto in corrispondenza dell'ex Macello
 - l'arretramento degli edifici dalla carreggiata ricalca il disegno urbanistico caratteristico del comparto storico e ben visibile nel tratto iniziale di Via S. Balestra, tra Via B. Luini e Via G. A. Orelli. Lo spazio dedicato ai pedoni viene tuttavia ampliato grazie alla predisposizione di una fascia multifunzionale di porticati continui per i futuri volumi che caratterizzeranno il "Polo culturale" nonché di una marcata permeabilità al piano terreno tra lo spazio stradale e il cuore dell'isolato.
4. Tratto in corrispondenza del futuro quartiere ex Gas
 - lo spazio stradale segue predisposizione del tratto dell'ex Macello, in cui le esigenze della mobilità veicolare si integrano con quelle di un qualificato disegno unitario dello spazio privato e pubblico, a beneficio dei pedoni.

Opportunità per l'agglomerato

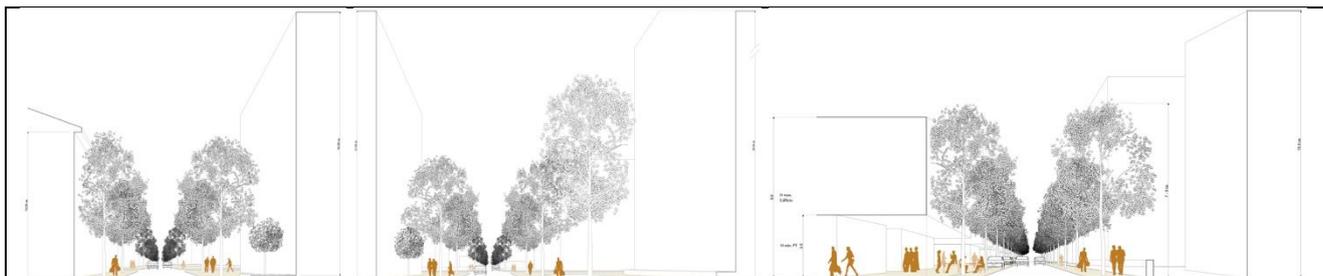
Il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico e luogo di vita: non utilizzato unicamente per il transito di veicoli, ciclisti e pedoni ma anche per la sosta, l'interazione sociale, il commercio e lo svago.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Promuove la riqualifica urbanistica e favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi centrali e ben serviti dal TP.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare che contribuisce alla riduzione parziale delle emissioni di carattere ambientale (aria, rumore).	esiguo

Fattibilità

Studio urbanistico consegnato il 27 febbraio 2020.



Fonte: urbass fgm, Inches Geleta, Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, LAND

La presente misura è coordinata con la misura TIM 21.1.2 (PALoc 4): "Riqualifica multimodale di un asse urbano secondario (Via Balestra, Locarno)" e con la misura IN 3 (PALoc 3): "Riqualifica urbanistica quartiere ai Saleggi (ex quartiere Gas Macello) a Locarno", la cui pianificazione è in corso.

Azzonamenti necessari

Nessuno

Perdita di superfici per l'avvicendamento culturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore:

La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili" e R10 "Qualità degli insediamenti", adottate 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:

Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.

Scadenzario

Progetto stradale dell'asse (2020-2021)

Pianificazione urbanistica dell'asse / variante di PR (dal 2023)

Misura IN 3 del PALoc 3 (Comparto Ex Macello / Ex Gas):

- mandato di studio parallelo eseguito (2017-2019)

- pianificazione del comparto in corso (2019-2020)

 Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Minusio (via Verbano)		Codice ARE:	Codice PA: IN 7.2
Pacchetto di misure	IN 7		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 3	Ripresa IN 7.2 (PALoc 3)		
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Minusio		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2032		
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	B C	Localizzazione: Minusio	

Rappresentazione cartografica

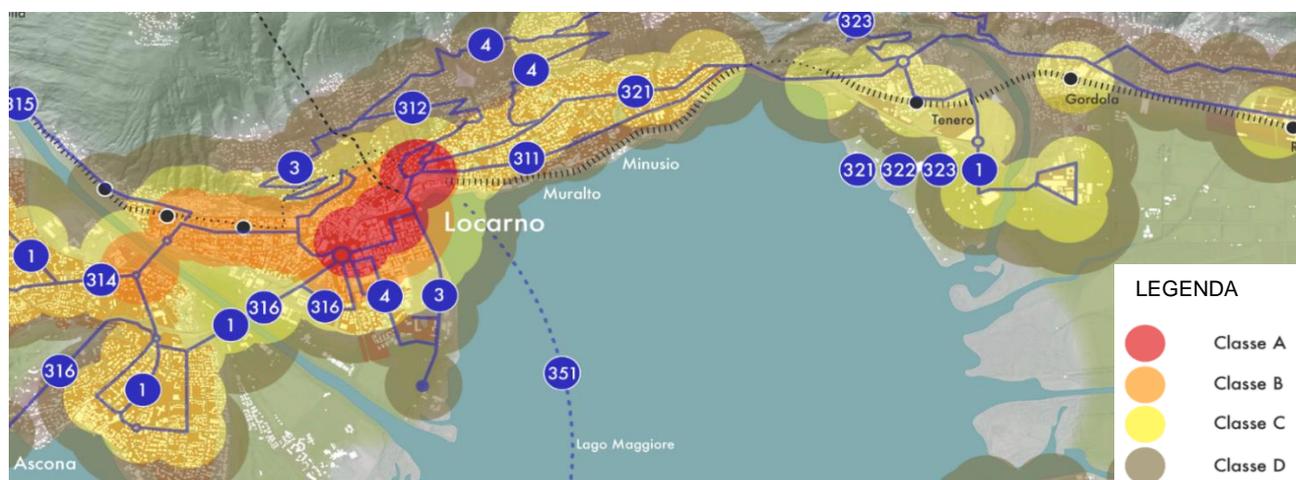


Descrizione della misura	
Descrizione	
1. Descrizione dell'asse urbano nella sua configurazione attuale	
<ul style="list-style-type: none"> - via Verbano come collegamento stradale verticale tra l'asse principale via San Gottardo, il centro di Minusio, la futura fermata TILO e le aree di svago a lago; - presenza lungo l'asse di un'edificazione residenziale orientata principalmente verso il lago, il rapporto con la strada è debole e poco articolato; - le funzioni d'interesse pubblico sono posizionate agli estremi dell'asse (area di svago a lago, futura fermata TILO, centro servizi, posta, spazi commerciali e amministrativi); - il collegamento tra queste funzioni risulta poco attrattivo per la mobilità lenta (marciapiedi stretti e incompleti). 	
2. Strategia settoriale d'intervento 3 - Riqualifica assi urbani e contenimento TIM	
<ul style="list-style-type: none"> - gli assi urbani secondari individuati collegano l'asse urbano principale con i nodi di trasporto pubblico e le aree verdi, e contribuiscono alla formazione di un sistema riconoscibile di spazi pubblici strutturanti l'agglomerato; - la valorizzazione di tali spazi deve fungere da motore per lo sviluppo centripeto di questi quartieri; - conferire agli assi urbani secondari, oltre ad una funzione di puro collegamento anche una valenza di spazi pubblici di qualità e di riferimento per i quartieri, differenziata a seconda dei contesti attraversati. 	
3. Indirizzi progettuali	
<ul style="list-style-type: none"> - formazione di un collegamento pedonale attrattivo e facilmente identificabile tra il centro, la futura fermata TILO e le aree di svago a lago; - sviluppare l'asse stradale come spazio pubblico lineare di riferimento per l'intero quartiere; - incentivare l'uso del pianterreno per funzioni commerciali, amministrative o culturali in grado di interagire con lo spazio pubblico della strada; - la riqualifica dello spazio stradale è indirizzata a favorire la mobilitazione delle riserve edificatorie come pure l'insediamento di funzioni commerciali e di residenze primarie di qualità; - prevedere altezze ed indici minimi per raggiungere un obiettivo di densità oltre le 200 UI/ha; - la riqualifica urbanistica è coordinata con un progetto di riassetto/moderazione del campo stradale. 	
Opportunità per l'agglomerato	
Il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico e luogo di vita: non utilizzato unicamente per il transito di veicoli, ciclisti e pedoni ma anche per la sosta, l'interazione sociale, il commercio e lo svago.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Promuove la riqualifica urbanistica e favorisce l'utilizzo delle riserve in luoghi centrali e ben serviti dal TP.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumenta la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili lungo l'asse stradale e gli attraversamenti.	sufficiente
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Migliore gestione e parziale diminuzione del traffico veicolare che contribuisce alla riduzione parziale delle emissioni di carattere ambientale (aria, rumore).	esiguo

Fattibilità
Minusio: via Verbano, tema affrontato nello studio urbanistico comparto Remorino, da approfondire. Mandato in fase di attribuzione.
Azzonamenti necessari
Nessuno
Perdita di superfici per l'avvicendamento culturale (SAC)
Nessuna
Situazione nel Piano direttore cantonale
<u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili" e R10 "Qualità degli insediamenti", adottate dal Consiglio di Stato nel 2018 nell'ambito dell'adattamento del PD ai disposti della LPT1. La misura è conforme agli indirizzi delle schede M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M2 "Agglomerato del Locarnese."
<u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.
Scadenzario
Studio urbanistico: 2020-2021 Progetto stradale 2021-2022 Eventuale revisione del PR: dal 2022

	Sviluppo centripeto degli insediamenti: promozione della residenza primaria nelle aree centrali e ben allacciate dal TP		Codice ARE: 5113.3.073	Codice PA: IN 11
	Pacchetto di misure		 Ascona, Gordola, Lavertezzo, Locarno, Minusio, Tenero-Contra	
Correlazione con altre misure	IN 6.3, IN 6.4, IN 6.8, IN 7.1, IN 7.2, IN 12, IN 13			
Rapporto con PA 3	Ripresa IN 11 (PALoc 3)			
Tipo di misura	Pianificatoria			
Ente responsabile	Ascona, Gordola, Lavertezzo, Locarno, Minusio, Tenero-Contra			
Altri Enti coinvolti	ERSLVM			
Orizzonte di realizzazione	2024 - 2028			
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	A B	Localizzazione: Comuni dell'area centrale dell'agglomerato		

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura

Descrizione

1. Descrizione della situazione attuale

La regolamentazione della residenza secondaria ha conosciuto negli ultimi anni una rapida accelerazione fino all'entrata in vigore della Legge sulle residenze secondarie del 20.3.2015 e relativa ordinanza del 4.12.2015. L'impatto di questi cambiamenti è ancora da approfondire.

I comuni dell'agglomerato, ad eccezione di Locarno e Tenero, presentano una percentuale superiore al 20% di abitazioni secondarie, limite oltre il quale non ne possono essere edificate di nuove. La

destinazione d'uso delle abitazioni esistenti prima dell'11.3.2012 è regolata dal diritto cantonale e comunale.

Queste importanti modifiche legislative si uniscono all'apertura della galleria ferroviaria di base AlpTransit del San Gottardo avvenuta nel 2016, accompagnata da un potenziale incremento delle attività legate al turismo e probabilmente della richiesta di residenze secondarie e alla messa in servizio della galleria di base AlpTransit del Monte Ceneri (dicembre 2020) che potrebbe influenzare la domanda di residenze primarie.

La concorrenza tra abitazione primaria e secondaria, come effetto di AlpTransit sulla domanda di alloggi, si farà sentire in particolare nelle aree centrali dove il sistema dei trasporti pubblici è più performante.

2. Strategia di attuazione 2 - Sviluppo centripeto e trasporto pubblico

La presente misura si fonda sulla strategia di attuazione 2, secondo la quale si persegue l'obiettivo di favorire lo sviluppo centripeto degli insediamenti nelle aree meglio accessibili con il trasporto pubblico.

3. Indirizzi progettuali

Per l'agglomerato del Locarnese sono da sviluppare da parte dei Comuni considerati per la seguente misura (se non già disponibili, v. tabella precedente) delle normative coordinate con i seguenti obiettivi:

- favorire la residenza primaria e limitare l'espansione delle residenze secondarie (RS) nelle aree centrali e ben servite dal TP, considerando la specificità dei singoli quartieri;
- promuovere e favorire la trasformazione delle RS in primarie, nelle aree centrali e ben servite dal TP.

La presente misura è attuabile nei seguenti comparti, ciascuno di essi definito in specifiche misure del PALoc 4, e meglio:

<i>Misura</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Comune/i</i>	<i>Regolamentazione vigente</i>
IN 6.3	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale Via Locarno	Ascona	Nessuna regolamentazione Residenze secondarie (RS)
IN 6.4	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale Via San Gottardo	Minusio	RS già limitate
IN 6.6	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale Via San Gottardo	Gordola (in parte Locarno e Lavertezzo)	Nessuna regolamentazione delle RS
IN 7.1	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario Via Serafino Balestra	Locarno	RS già limitate
IN 7.2	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario Via Verbano	Minusio	RS già limitate
IN 12	Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna	Locarno	RS già limitate
IN 13	Riqualifica urbanistica dell' area centrale di Tenero	Tenero-Contra	RS già escluse

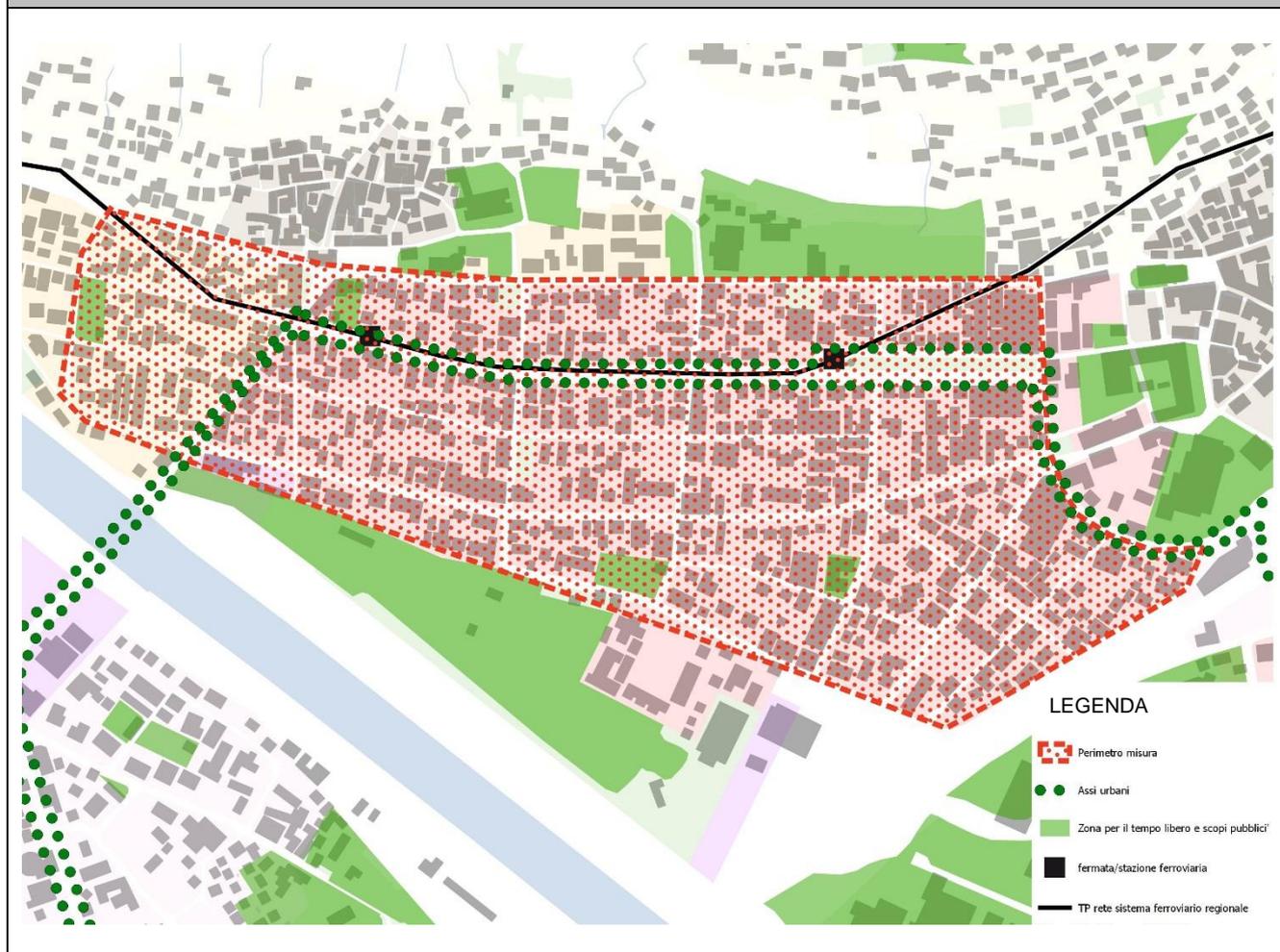
Il perimetro di intervento della presente scheda si concentra nella fascia centrale dell'agglomerato, precisamente nei comparti ben serviti dal TP, e meglio:

- Ascona, fronte urbano di Via Locarno;
- Minusio, fronte urbano di Via San Gottardo;
- Gordola, fronte urbano di Via San Gottardo;
- Locarno, fronte urbano di Via Serafino Balestra;
- Minusio, fronte urbano di Via Verbano;
- Locarno, Quartiere Campagna;
- Tenero-Contra, area centrale.

Opportunità per l'agglomerato	
Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti. Concentrazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi adeguati, tenendo conto del sistema dei trasporti.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità dei nodi di TP.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduzione della dispersione insediativa.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Nessun effetto particolare.	nessun effetto
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
La misura riduce il consumo di superficie occupate dall'urbanizzazione; contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali regionali (nonostante un aumento locale), ottimizza la gestione dei rifiuti e delle acque.	sufficiente
Fattibilità	
Nell'ambito dello sviluppo delle misure IN 6.3, IN 6.4, IN 6.6, IN 7.1, IN 7.2, IN 12 e IN 13 i Comuni interessati sviluppano un concetto per favorire la residenza primaria e limitare quella secondaria traducendolo in atti di pianificazione locale (NAPR).	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento culturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
<p><u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili" e R10 "Qualità degli insediamenti", adottate 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> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.</p>	
Scadenario	
Verifica delle NAPR (dal 2021)	

 Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno		Codice ARE: -	Codice PA: IN 12
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 3	Ripresa IN 12 (PALoc 3)		
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Locarno		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2032		
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	B C	Localizzazione: Locarno	

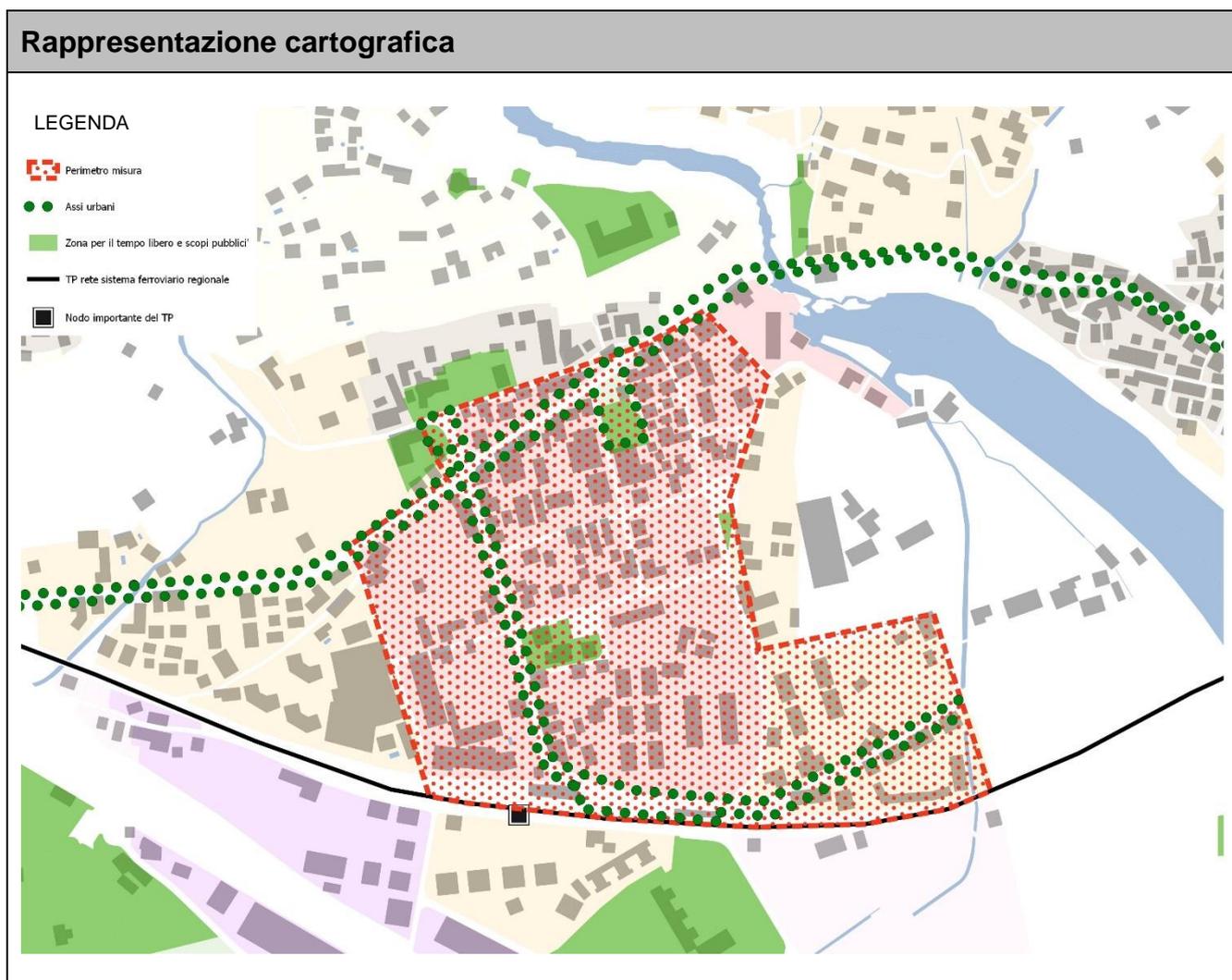
Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>1. Descrizione della situazione attuale</p> <p>Il quartiere Campagna a Locarno, identificato nella strategia insediamenti quale area idonea per l'attivazione dello sviluppo centripeto ha conosciuto una rapida trasformazione negli ultimi anni. Allo sviluppo edilizio piuttosto caotico non è seguita una valorizzazione degli spazi pubblici. Il quartiere presenta tutt'oggi importanti riserve la cui mobilitazione deve essere accompagnata da una riqualifica urbanistica.</p> <p>2. Strategia di attuazione 2 - Sviluppo centripeto e trasporto pubblico</p> <p>La presente misura si fonda sulla strategia di attuazione 2, secondo la quale si persegue l'obiettivo di favorire lo sviluppo centripeto degli insediamenti nelle aree meglio accessibili con il trasporto pubblico.</p> <p>3. Indirizzi progettuali</p> <p>La misura prevede l'elaborazione di un concetto urbanistico con in particolare seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stabilire una chiara gerarchia degli spazi pubblici (strade, piazze, parchi), la loro valorizzazione e messa in rete - recupero della valenza multifunzionale dello spazio stradale, delle sue relazioni con gli spazi pubblici e privati e con i fronti edificati; - creazione di un parco lineare come spazio pubblico di riferimento in corrispondenza della superficie di copertura della Ferrovia delle Centovalli, integrando e migliorando la visibilità delle fermate FART; - analisi e adeguamento delle norme attuali per definire allineamenti, indici minimi, destinazione del pianterreno, le tipologie di edificazione, ecc. - analisi della parcellazione attuale in relazione agli importanti potenziali edificatorie della zona e sviluppo di misure in grado di incentivare una ricomposizione. - favorire la mobilitazione delle riserve edificatorie ed il rinnovamento della sostanza edilizia esistente. 	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti. Concentrazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi adeguati, tenendo conto del sistema dei trasporti. Contenimento dell'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare a destinazione abitativa, nelle aree periurbane e suburbane non adeguatamente servite dal TP.</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico; miglioramento della raggiungibilità; incremento della domanda di TP.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumenta la sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
La misura riduce il consumo di superficie occupata dall'urbanizzazione e contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali.	esiguo

Fattibilità
Studio urbanistico da avviare (piano d'indirizzo); risultanze da integrare nel PR.
Azzonamenti necessari
Nessuno
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)
Nessuna
Situazione nel Piano direttore cantonale
<u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili" e R10 "Qualità degli insediamenti", adottate 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."
<u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.
Scadenzario
Studio urbanistico da avviare (2020-2022) Variante di PR (dal 2023)

 Riqualifica urbanistica dell'area centrale di Tenero		Codice ARE: -	Codice PA: IN 13
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 3	Ripresa IN 13 (PALoc 3)		
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Comune di Tenero		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2032		
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	B C	Localizzazione: Tenero	



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>1. Descrizione della situazione attuale</p> <p>L'area centrale di Tenero, identificata nelle strategie settoriali quale area idonea per l'attivazione dello sviluppo centripeto, presenta importanti riserve edificatorie la cui attivazione, se accompagnata da un concetto urbanistico, permette di migliorare la qualità degli insediamenti.</p> <p>2. Strategia di attuazione 2 - Sviluppo centripeto e trasporto pubblico</p> <p>La presente misura si fonda sulla strategia di attuazione 2, secondo la quale si persegue l'obiettivo di favorire lo sviluppo centripeto degli insediamenti nelle aree meglio accessibili con il trasporto pubblico.</p> <p>3. Indirizzi progettuali</p> <p>La misura prevede l'elaborazione di uno studio urbanistico, a complemento del PR in vigore, con in particolare seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stabilire una chiara gerarchia degli spazi pubblici (strade, piazze, parchi), la loro valorizzazione e messa in rete - recupero della valenza multifunzionale dello spazio stradale, delle sue relazioni con gli spazi pubblici e privati e con i fronti edificati; - adeguamento delle norme attuali per definire allineamenti, indici minimi, destinazione del pianterreno, le tipologie di edificazione, ecc. - sviluppo di misure in grado di incentivare una ricomposizione fondiaria. - favorire l'attivazione delle riserve edificatorie e il rinnovamento della sostanza edilizia esistente. - rafforzare il carattere commerciale del fronte lungo via San Gottardo; - precisare la lettura del terrazzamento a carattere prevalentemente residenziale che si estende tra la via stazione e la via San Gottardo e il suo collegamento con l'area della stazione (superamento dislivello) e le funzioni pubbliche di svago ubicati oltre la ferrovia - valorizzare via Francesca quale via storica di collegamento con la zona lavorativa, commerciale e di svago posta oltre la ferrovia. 	
Opportunità per l'agglomerato	
<p>Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti. Concentrazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi adeguati, tenendo conto del sistema dei trasporti. Contenimento dell'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare a destinazione abitativa, nelle aree periurbane e suburbane non adeguatamente servite dal TP.</p>	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico; miglioramento della raggiungibilità; incremento della domanda di TP.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumenta la sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
La misura riduce il consumo di superficie occupata dall'urbanizzazione e contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali.	esiguo

Fattibilità
Studio urbanistico, Variante di PR.
Azzonamenti necessari
Nessuno
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)
Nessuna
Situazione nel Piano direttore cantonale
<u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili" e R10 "Qualità degli insediamenti", adottate 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."
<u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.
Scadenario
Studio urbanistico da avviare, rispettivamente completare lo studio urbanistico per la riqualifica dell'asse urbano centrale (2021-2023) Eventuale variante di PR (dal 2024)

 Riorganizzazione parcheggi e riqualifica spazi pubblici		Codice ARE: -	Codice PA: IN 14
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 3	Ripresa IN 14 (PALoc 3)		
Tipo di misura	Pianificatoria		
Ente responsabile	Locarno, Muralto, Minusio, Tenero, Ronco s./ Ascona		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2032		
Priorità PALoc 4 Priorità PALoc 3	B C		

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
<p>1. Descrizione della situazione attuale</p> <p>Nelle aree centrali la superficie dedicata allo stazionamento delle automobili private è considerato spesso un tema delicato. Sebbene la necessità di disporre di parcheggi a sufficienza non sia per sé messo in discussione, si constata nella situazione attuale che diverse aree centrali, piazze, piazzette, potenzialmente luoghi d'incontro per la popolazione, sono destinati allo stoccaggio dei veicoli e assumono meramente lo scopo funzionale di parcheggio.</p> <p>2. Strategia settoriale d'intervento 3 - riqualifica assi urbani e contenimento TIM</p> <p>La presente misura scaturisce dalla strategia 3, malgrado non si tratti della riqualifica di un asse urbano, ma piuttosto di spazi pubblici di tipo piazza o piazzetta.</p> <p>3. Indirizzi progettuali</p> <p>Questa misura è intesa come base di partenza per avviare la riqualifica degli spazi pubblici delle aree centrali attraverso una strategia coordinata per la gestione dei parcheggi pubblici e privati e il contenimento del traffico individuale (aumento della sicurezza e della qualità di vita).</p> <p><u>Parcheggi pubblici</u> Identificare le aree pubbliche con potenziale di riqualifica urbanistica e attualmente occupate da parcheggi pubblici; verifica della disponibilità di parcheggi pubblici in relazione alla qualità del trasporto pubblico, alla presenza nelle proprietà private e alle caratteristiche del quartiere; elaborazione di una strategia per la riorganizzazione dei parcheggi pubblici in superficie; allestimento di un progetto di riqualifica dello spazio pubblico.</p> <p><u>Parcheggi privati</u> Favorire la realizzazione di parcheggi coperti o interrati allo scopo di incentivare una sistemazione qualitativa degli spazi aperti e delle aree di transizione tra pubblico e privato.</p>	
Opportunità per l'agglomerato	
Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti attraverso la riqualifica dello spazio pubblico.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico; miglioramento della raggiungibilità; incremento della domanda di TP.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
Aumenta la sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture occupate dai parcheggi, rende possibile la creazione di zone verdi.	sufficiente
Fattibilità	

Azzonamenti necessari
Nessuno
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)
Nessuna
Situazione nel Piano direttore cantonale
<u>Conformità con il PD in vigore:</u> La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili" e R10 "Qualità degli insediamenti", adottate 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."
<u>Necessità di aggiornamento del PD:</u> Le schede di PD in cui sono confluite le misure di rilevante incidenza territoriale del PALoc 3 sono state adattate nel 2018. Le necessità di adattamento del PD in base al PALoc 4 saranno verosimilmente limitate, poiché il PALoc 4 consiste in un aggiornamento del PALoc 3; esse verranno valutate sulla base del Rapporto d'esame del PALoc 4, elaborato della Confederazione.

Scadenzario
Progetti urbanistici (dal 2021)

Spiegazioni e approfondimenti
Aree con potenziali di riorganizzazione parcheggi e riqualifica spazi pubblici: <ul style="list-style-type: none">- Locarno, Piazza Muraccio- Minusio, sistema di spazi pubblici lungo Via San Gottardo: Piazza Borengo, Piazza Municipio, sagrato Chiesa, crocifisso - oratorio, area Fontile e Piazza Navegna;- Tenero, Piazza Guglielmo Canevascini (integrare nel progetto di riqualifica via San Gottardo);- Muralto, piazzale posteggi c/o Municipio; piazzale posteggi incrocio Via del Municipio / Via Stefano Franscini; piazzale "Rabissale" (c/o passaggio a livello FFS), Via Stefano Franscini- Ronco sopra Ascona, Piazza Madonna delle Grazie e Piazza dei Semitori