



Verdi del Locarnese, CP 148, 6604 Locarno
verdilocarnese@gmail.com

Spett.
Municipio di Locarno
6600 Locarno
dui@locarno.ch

Locarno, 22.09.2022

Consultazione

VARIANTE PRP per il nuovo spazio pubblico multifunzionale, Solduno autosilo

Riqualifica piazza di Solduno

La riqualifica della Piazza di Solduno, di via Contrada Maggiore e di via alla Rocca con l'eliminazione dei parcheggi attualmente presenti permette di ridare alla cittadinanza uno spazio importante in prossimità del bel nucleo di Solduno. Questa misura è condivisa.

Piano del traffico e gestione dei parcheggi

La Città di Locarno non ha un **piano del traffico** approvato e attuale, non ha dei percorsi ciclabile completi e capillari e non ha un piano dei percorsi pedonali. In assenza di ciò non può essere pianificato alcun autosilo, non potendo essere valutato l'effettivo fabbisogno che non può fare astrazione dall'offerta esistente di parcheggi nelle immediate vicinanze.

Non è inoltre chiaro quale sia il **traffico indotto** dall'autosilo e come si inserisca lo stesso nel piano del traffico della città e dell'agglomerato. Questo approccio puntuale ed isolato dal contesto non permette di valutare quali sono gli effetti complessivi della politica dei parcheggi portata avanti dalla città. Ricordiamo che città e agglomerato (se si considera anche la stazione FFS di Muralto) intendono realizzare tutta una serie di autosili che complessivamente aumenteranno l'offerta e quindi anche il traffico, già oggi spesso congestionato.

La revisione della LPT del 2014, ma anche il piano direttore e non da ultimo il PALoc4, tracciano la via da percorrere: *“bisogna favorire un cambiamento tangibile delle abitudini di mobilità nell'agglomerato, a vantaggio di una gestione multimodale degli spostamenti utilitari e del trasferimento di quote di mobilità verso il trasporto pubblico e la mobilità lenta (ripartizione modale)”*.

E l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), in un recente studio, ci spiega come *“la gestione dei parcheggi influenza il trasporto individuale motorizzato (TIM), ad esempio a seguito*

della determinazione sul territorio del numero di parcheggi e della loro relativa ubicazione o gestione”¹.

Lo studio dell’ARE ben rileva come la gestione dei parcheggi sia in stretta relazione con la pianificazione, rispettivamente sia un elemento essenziale della stessa, dal quale non si può fare astrazione.

Copiamo qui di seguito i passaggi che riteniamo più pertinenti.

- 1 *“La gestione dei parcheggi è uno strumento importante, rientra a pieno titolo nella pianificazione generale dei trasporti, influenza i comportamenti di mobilità, contribuendo così a riorientare la scelta del mezzo di trasporto dall’auto verso mezzi caratterizzati da uno sfruttamento efficiente della superficie ... Affinché sia possibile trasferire i parcheggi in ubicazioni adeguate, i mezzi di trasporto alternativi come il TP o la bicicletta devono infine risultare sufficientemente attrattivi.”².*
- 2 *L’ottimizzazione dei parcheggi “promuove il trasferimento del traffico su mezzi di trasporto caratterizzati da uno sfruttamento efficiente della superficie come il trasporto pubblico (TP) o il traffico pedonale e ciclistico (TPC), riducendo in tal modo il volume di traffico, il rumore e gli inquinanti atmosferici nello spazio urbano. La qualità della sosta negli spazi pubblici e l’attrattività della città migliorano, ciò che a sua volta sostiene lo sviluppo centripeto degli insediamenti”.*³
- 3 *“La gestione dei parcheggi comprende tutte le misure che permettono di influenzare la disponibilità di parcheggi ... Al fine di poter identificare e realizzare le misure di gestione dei parcheggi occorre una visione d’insieme, associata ad una strategia globale. Un elemento fondamentale della gestione dei parcheggi è quindi lo sviluppo di una strategia dei parcheggi. La strategia dei parcheggi comprende un’analisi, gli obiettivi, una concezione e un piano per la definizione territoriale delle misure di gestione dei parcheggi. La strategia dei parcheggi va integrata in una strategia dei trasporti globale, che tenga in considerazione i diversi vettori di trasporto e le differenze territoriali e che sia coordinata con la pianificazione degli insediamenti e dell’utilizzo del territorio”*⁴.
- 4 *“Nell’ambito della strategia RITS (riduzione, trasferimento, gestione sostenibile e interconnessione del traffico), la gestione dei parcheggi può favorire il trasferimento del traffico automobilistico verso altri mezzi di trasporto più efficienti in termini di superficie occupata, contribuendo al tempo stesso a una gestione sostenibile del traffico rimanente e inevitabile. Una sfida particolare che la gestione dei parcheggi si trova ad affrontare consiste nel fatto che oltre ai parcheggi pubblici vi sono anche i parcheggi privati, sui quali può intervenire solo limitatamente”*⁵.
- 5 *“Il rapporto in adempimento del postulato Vogler (Consiglio federale 2018) sottolinea che l’obbligo di realizzare posti auto, spesso in vigore, complica la pianificazione e la realizzazione di insediamenti a traffico limitato e che, ove necessario, tale vincolo dovrebbe essere allentato mediante un adeguamento delle leggi cantonali sulla pianificazione territoriale e sull’edilizia”*⁶.
- 6 *“... anche le nuove tecnologie, ad esempio i veicoli autonomi, i taxi «on demand» e i sistemi digitali di informazione e prenotazione, potranno incidere in modo significativo*

1 Comunicato stampa 5.11.2021

2 ARE, Gestione della mobilità negli agglomerati, 11.2021, pag. 3

3 ARE, Gestione dei parcheggi, Scheda informativa, 11.2021, pag. 1

4 ARE, Gestione della mobilità negli agglomerati, Gestione dei parcheggi, 11.2021, pag. V

5 ARE, Gestione della mobilità negli agglomerati, Gestione dei parcheggi, 11.2021, pag. pag. 1

6 ARE, Gestione della mobilità negli agglomerati, Gestione dei parcheggi, 11.2021, pag. pag. 2

*sul sistema dei trasporti o sui comportamenti di mobilità della popolazione, con conseguenze indirette anche sulla gestione dei parcheggi*⁷.

- 7 Lo studio mette in giusta evidenza come chi risiede in città, dove vi è una rete di trasporto pubblico efficace, e può spostarsi a piedi o in bicicletta, rinuncia facilmente all'auto⁸.
- 8 Lo studio raccomanda, nello stabilire il numero di parcheggi, di considerare non solo il trasporto pubblico, ma anche il traffico pedonale e ciclistico, che ovviamente sono da promuovere.
- 9 La regolamentazione dell'offerta dei parcheggi può influenzare il comportamento di mobilità. Pertanto, è errato creare l'offerta di parcheggi in funzione del comportamento degli utenti con veicoli.
- 10 Aumenta, nelle città, la percentuale di persone che non dispongono di un autoveicolo, per cui questo non deve essere più un criterio per determinare l'offerta.
- 11 Nell'ambito dello sviluppo di comparti non necessariamente bisogna soddisfare la necessità di parcheggi privati, affinché gli utenti si orientino verso i trasporti pubblici o verso la mobilità ciclopedonale⁹.

Numero di parcheggi e compensazioni

L'aumento del numero di parcheggi è contestato in quanto è in netta contraddizione con gli obiettivi del PALOc verso una ripartizione modale che favorisca la mobilità dolce e quella collettiva. Lo studio del fabbisogno dei parcheggi citato non tiene in considerazione questa necessaria evoluzione verso una mobilità più sostenibile. Riteniamo quindi che il numero di stalli da realizzare nel nuovo autosilo/parcheggio deve al massimo corrispondere al numero di stalli tolti in superficie (in piazza di Solduno, in via Contrada Maggiore e in via alla Rocca).

Se si intendono mantenere i 67 stalli dovranno secondo noi essere eliminati altri posteggi. In questo senso riteniamo fondamentale **eliminare anche i parcheggi a fianco della Coop** all'angolo tra via Vallemaggia e via del Passetto creando su questa superficie una nuova piazza/parco fruibile dalla cittadinanza. Quest'area era già stata concepita come piazza (Piazza Esperanto) e non si sa per quali motivi sia stata destinata a parcheggio. Forse in virtù di un accordo con Coop. Se così fosse chiediamo che questo accordo venga messo agli atti e rinegoziato.

Quale misura di compensazione riteniamo che la realizzazione del nuovo autosilo/parcheggio tutte le strade del nucleo di Solduno attorno alla scuola elementare e l'ultimo tratto di via Vallemaggia (da via Streccione a via Vigizzi) debbano essere trasformate in **zona incontro** anche considerando che su un lungo tratto sotto la piazza di Solduno e la Chiesa manca un marciapiede a norma su un lato. Questo permetterebbe di ricucire la cesura fatta dalla strada tra la parte alta e la parte bassa di Solduno. La richiesta della zona 30 su via Vallemaggia che abbiamo proposto si inseriva in una logica senza autosilo/parcheggio. In presenza di un nuovo generatore di traffico vanno pensate ulteriori misure compensatorie per favorire la mobilità lenta.

7 ARE, Gestione della mobilità negli agglomerati, Gestione dei parcheggi, 11.2021, pag. pag. 2

8 ARE, Gestione della mobilità negli agglomerati, Gestione dei parcheggi, 11.2021, pag. pag. 20

9 ARE, Gestione della mobilità negli agglomerati, Gestione dei parcheggi, 11.2021, pag. pag. 25

Variante senza nuovo autosilo e parcheggio su via Vallemaggia

Riteniamo lacunoso che il comune si sia esclusivamente orientato su una variante di parcheggio sottoforma di autosilo interrato, infrastruttura estremamente invasiva e difficilmente utilizzabile per altri scopi nel caso in cui la mobilità nei prossimi decenni si indirizzasse verso modelli più sostenibili e meno individuali (mezzi pubblici, mobilità condivisa car-sharing, ecc.). Per questo riteniamo un'occasione persa non aver inserito una possibile **alternativa all'autosilo basata sull'uso di una corsia di via Vallemaggia** come già si fa nel caso di manifestazioni importanti sulla piazza. Il numero di parcheggi realizzabili su quella corsia sarebbe più o meno lo stesso di quello previsto nel nuovo autosilo ma i costi di realizzazione sarebbero decisamente inferiori, senza contare che in caso di fabbisogno sovradimensionato si potrebbero facilmente diminuire. Questa variante si potrebbe implementare più velocemente e potrebbe essere presa come esperimento per valutare l'uso e il fabbisogno di parcheggi. Sarebbe quindi da preferire.

Nuovo parco su due livelli con passerella

La realizzazione del parco sopra il nuovo autosilo e l'eliminazione dei parcheggi di fianco alla Coop permetterebbe di creare un nuovo ed interessante **parco su due livelli**. Almeno un livello del parco potrebbe essere dedicato ad un mini campo non strutturato per ragazzini e ragazzine. Questa operazione permetterebbe di recuperare uno spazio in prossimità della ormai scomparsa piazza Esperanto.

La parte sopra e la parte sottostante del parco dovrebbe essere collegate con una passerella e relativa rampa di discesa/salita sopra via Vallemaggia ciò che offrirebbe un attraversamento sicuro alle decine di scolari e scolare che vanno e tornano dalla scuola elementare. Nel caso si optasse per il nuovo autosilo, la passerella permetterebbe inoltre di realizzare uscita ed entrata dell'autosilo su via Streccione altrimenti estremamente pericolosa per il passaggio degli scolari.

Il parco su due livelli potrebbe essere realizzato anche senza la costruzione del nuovo autosilo, così da mettere a disposizione della cittadinanza due nuovi spazi attrattivi. L'assenza dell'autosilo permetterebbe inoltre di mettere a dimora alberi d'alto fusto e creare un parco ben ombreggiato, elemento fondamentale in un contesto di mutamenti climatici in atto.

Uscita su via Streccione

Nel caso in cui si optasse per il nuovo parcheggio interrato e in assenza della passerella l'uscita dal nuovo autosilo secondo noi non dovrà aver luogo su via Streccione. Andrà quindi seguita l'opzione di creare un'entrata e un'uscita su Via Vallemaggia.

Alberi d'alto fusto

Nella riqualifica della piazza di Solduno e di Via contrada maggiore va prevista la messa a dimora di nuovi alberi d'alto fusto. Anche il parco sopra il nuovo autosilo deve prevedere perlomeno su alcuni lati la possibilità di mettere a dimora alberi di alto fusto. Purtroppo i 60 cm di terra prevista sopra il tetto del parcheggio non permetteranno la posa sistematica di alberi d'alto fusto. Considerata l'esposizione del sedime vanno in ogni caso studiate delle possibilità di ombreggiatura per rendere fruibile il parco anche durante i mesi estivi. Anche sul parco sul parcheggio coop è da prevedere l'aggiunta di qualche albero d'alto fusto.

Partecipazione

La partecipazione è un elemento importante riconosciuto e messo in valore a livello internazionale. È presente nella Convenzione ONU sui diritti dell'infanzia, ratificata dalla Svizzera nel 1997. Tante

volte abbiamo ricordato che Locarno ha ottenuto il label UNICEF “Comune amico dei bambini”. All’articolo 12, infatti, si afferma che ogni bambino ha il diritto di esprimere liberamente la propria opinione su ogni questione e decisione che lo concerne. Il punto di vista dei giovanissimi deve essere preso in considerazione tenendo conto della loro età. La partecipazione attiva consiste nel prendere decisioni in determinate aree che avranno un impatto reale sui partecipanti. Ciò significa che la partecipazione riguarda la negoziazione di cose che riguardano anche le possibilità di modellare il proprio stile di vita; la partecipazione è quindi autodeterminazione e codecisione. È fondamentale che questa partecipazione indipendente sia riconosciuta e valorizzata a pieno titolo, cosa che in questo progetto non sembra esser stata presa minimamente in considerazione

Sostenibilità finanziaria e contributi di miglioria

Perché il progetto sia sostenibile finanziariamente bisognerà tener in considerazione anche i contributi di miglioria. La variante alternativa e non invasiva che realizzerebbe il parcheggio su via Vallemaggia avrebbe probabilmente il pregio di evitare il prelievo di contributi di miglioria.