



Locarno 29.11.2024

Programma d'agglomerato del Locarnese di quinta generazione: osservazioni dei Verdi del Locarnese

Con il presente documento I Verdi del Locarnese prendono posizione sul programma d'agglomerato del Locarnese di quinta generazione (PALoc 5) formulando al contempo proposte migliorative concrete.

1.0 Mobilità

L'orientamento proposto nel PALoc 5 è generalmente condiviso. Gli sforzi nell'ambito del trasporto pubblico e della mobilità lenta sono in gran parte apprezzati.

Nonostante qualche timida novità come Verdi del Locarnese non possiamo però che confermare gran parte delle osservazioni critiche già formulate nel quadro del PALoc 4¹: "La pianificazione dell'offerta di mobilità in particolare per il traffico individuale motorizzato (TIM) è fondamentale per determinare gli indirizzi verso cui si vuole orientare la mobilità: si adeguano le strutture, parcheggi compresi, in funzione del tipo e quantitativo di traffico voluto." La nostra critica ricalca nella sostanza alcune criticità del PALoc4 evidenziate dall'ARE e che noi condividiamo. Queste lacune di fondo sono state solo parzialmente discusse e affrontate nel PALoc 5.

Gli obiettivi a lungo termine rimangono infatti insufficienti e non permettono di raggiungere la sostenibilità:

- considerare un'ulteriore crescita del traffico individuale motorizzato (TIM) ci sembra una base di partenza errata: considerata la rete stradale attuale non ampliabile un aumento del traffico è assolutamente insostenibile.
- una ripartizione modale nel 2040 con 46% di Trasporto pubblico (TP) e mobilità lenta (ML) è un obiettivo estremamente blando. L'obiettivo dovrebbe essere almeno del 60%.

A lungo termine si pianifica considerando come dato acquisito il collegamento A2-A13, che è tutt'altro che scontato dopo l'ultima votazione popolare federale sull'ampliamento autostradale. Andrebbe quindi valutato un eventuale piano B basato sul trasporto pubblico e la mobilità lenta. Questa sarebbe una strategia in ogni caso utile: preparare il Locarnese a questo collegamento sarà assolutamente fondamentale. Considerato che il collegamento aumenterà l'attrattività del TIM, è molto probabile un aumento complessivo del traffico da e per il Locarnese con effetti imbuto che si sposteranno dal Piano di Magadino all'entrata della Mappo Morettina o all'interno della zona urbana locarnese. Questa situazione andrà assolutamente evitata e quindi tutti i preparativi basati sul TP, la riduzione dei parcheggi e la ML andranno messi in campo sin da subito anche se l'orizzonte realizzativo è apparentemente ancora lontano (2040).

¹ https://verditicino.ch/wp-content/uploads/2021/01/Paloc4_IVerdidelLocarnese_1.0.pdf

1.1 Traffico individuale motorizzato (TIM)

Constatiamo che la nostra critica sull'assenza di una pianificazione virtuosa dei parcheggi che miri ad una loro riduzione è stata recepita ma non considerata nell'elaborazione del piano: nel rapporto di pianificazione si tratta finalmente la problematica senza però porre degli obiettivi precisi e vincolanti che vadano al di là di vaghi obiettivi urbanistici e limitandosi ad illustrare la dipendenza da strumenti pianificatori cantonali (Regolamento Cantonale dei Posteggi Privati, RCPP). Non è prevista una strategia concreta per la gestione dei posteggi: si parla di "riduzione di superfici utilizzate a posteggio", ma allo stesso tempo viene evocata più volte la possibilità di creare delle strutture interrato (cosa che vanificherebbe gli sforzi auspicati di riduzione del TIM).

Si ignora anche la questione dei posteggi residenziali di competenza comunale. Pur rappresentando di gran lunga la categoria più importante e in crescita, nel rapporto questi non vengono né analizzati né quantificati. Inoltre, il RCPP è ormai obsoleto e andrebbe rivisto: la ponderazione in caso di buona offerta di TP deve essere più incisiva nel ridurre il numero di parcheggi obbligatori. Anche la ponderazione del fabbisogno di parcheggi pubblici necessari deve in ogni caso maggiormente tenere in considerazione l'accessibilità tramite il TP e la ML.

Le zone 30 km/h o il limite 30 km/h dovrebbe essere esteso non solo alle strade di quartiere ma anche ad alcune strade di attraversamento o di raccolta:

- Attraversamento di Brissago
- Ascona: Via Muraccio, Via Lido, Via Ferrera
- Via ai Monti Locarno (almeno fino a Hotel Belvedere)
- Via Vallemaggia a Locarno
- Via Simen a Minusio
- Alcune frazioni del Comune di Centovalli (Intragna, Camedo...)

Rimangono non affrontate le problematiche della città vecchia di Locarno. L'eliminazione del traffico di transito est-ovest e del transito di attraversamento sud-nord su via delle Monache andrebbe implementata celermente per liberare il centro storico. Rimaniamo contrari all'autosilo presso il parco Balli contro cui abbiamo inoltrato un ricorso. Per quanto riguarda ancora la città di Locarno segnaliamo nuovamente la criticità davanti all'asilo di Solduno (Via Caponelli) dove andrebbe introdotta una zona incontro e un divieto di transito durante le fasi di uscita ed entrata dei bambini (la strada è molto stretta e inadatta al flusso contemporaneo di genitori e bambini da un lato e TIM dall'altro).

Infine, facciamo notare che a parte una misura riguardante l'elettificazione del TP non vi sono misure per la posa sistematica e diffusa sul territorio di colonnine di ricarica per auto elettriche.

1.2 Trasporto pubblico

Il generale il potenziamento del trasporto pubblico messo già in atto e previsto è sicuramente una buona notizia. L'aumento dei passeggeri trasportati negli ultimi anni è una chiara conferma dell'effetto positivo del potenziamento. Si ritiene quindi fondamentale insistere prioritariamente in questo settore. A livello qualitativo e per quanto concerne la capillarità dell'offerta, rimangono però delle criticità puntuali.

Se durante le ore di punta è previsto un potenziamento dell'offerta, durante la stagione turistica, quando l'utenza cresce notevolmente, non è previsto un aumento delle corse, né tantomeno è previsto un potenziamento durante le ore serali (come già avevamo sottolineato in occasione del PaLoc4). Questa lacuna andrebbe finalmente colmata.

Se per le linee urbane è fondamentale confermare o implementare una frequenza nelle ore di punta di 10min (15min altrimenti), il discorso è decisamente più complesso per le zone periferiche e collinari.

Le valli e le zone collinari non sono infatti ancora servite in modo soddisfacente. Le seguenti proposte di modifica potrebbero contribuire a rispondere meglio a questa esigenza:

- il percorso della linea verso Locarno-Monti andrebbe esteso in modo da far beneficiare del servizio di TP più abitanti della collina (su Via del Tiglio, Via Patocchi). Nelle ore di punta, andrebbe introdotto un cadenzamento di 15 minuti;
- le alte Centovalli sono tagliate fuori dal potenziamento (previsto) dell'offerta lungo l'asse Intragna-Locarno. L'offerta è addirittura peggiorata negli ultimi anni, e l'ultimo treno che va a Camedo parte alle 19.20 da Locarno. Questo problema va affrontato;
- in Vallemaggia la frequenza di 30 minuti ha portato a dei risultati positivi. I tempi di percorrenza più lunghi rispetto al TIM continuano però a costituire un grosso handicap per il mezzo pubblico. Si potrebbe quindi pensare a un cadenzamento di 15 min durante le ore di punta per le fermate di Maggia e Cevio, con l'introduzione di una linea diretta di bus Cevio-Maggia-Ponte Brolla-Locarno con coincidenza con il treno della Centovallina per Locarno e da Locarno a ponte Brolla;
- un trasporto complementare su chiamata andrebbe introdotto per raggiungere le zone più discoste del Locarnese (cf. Verzasca Mobile);
- durante i weekend estivi andrebbero valutati dei doppi bus sulla tratta Locarno-Spruga;
- creare delle postazioni di car sharing a Cevio.

Molto potenziale rimane infine nella ripartizione modale del traffico transfrontaliero. Gli sforzi fatti in questo senso sull'asse Locarno - Intra - Pallanza (collegamento della futura linea bus) sono senz'altro da salutare positivamente. Perché non andare nella stessa direzione anche sulla tratta Val Vigezzo - Centovalli, con l'introduzione di un park + ride performante a Camedo e/o Intragna o attraverso l'introduzione di una linea bus transfrontaliera? Sempre per quanto riguarda il traffico transfrontaliero ma anche all'interno del cantone, dei programmi (ev. anche di mobilità aziendale) per incentivare maggiormente il car-pooling andrebbero maggiormente sostenuti (questo discorso è completamente assente nel PaLoc5).

Per quanto riguarda le due sponde del Verbano: tra Locarno e Brissago andrebbe introdotto un cadenzato di 15 minuti nelle ore di punta, facendo leva sull'accordo internazionale sul cabotaggio; mentre sul versante Gambarogno, il servizio di TP è ancora deficitario.

1.3 Mobilità dolce

Se da un lato salutiamo positivamente l'attenzione rivolta agli spostamenti utilitari e le misure proposte, dall'altro la logica ciclopedonale continua ad essere ai nostri occhi un errore metodologico fondamentale. Anche alla luce dell'aumento del volume di bici elettriche (più veloci e pesanti), è assolutamente necessario disporre ovunque di infrastrutture distinte tra pedoni e ciclisti. Ne va della sicurezza di tutte e di tutti gli utenti (pensiamo ad esempio ad alcuni tratti molto pericolosi sulla via Luini già segnalati prima della realizzazione del progetto e puntualmente confermati ora).

Come già sottolineato in sede di PaLoc4, la rete ciclabile continua ad essere troppo frammentaria; alcune storture progettistiche vanno inoltre assolutamente evitate - come ad es. la curva a 90 gradi sulla nuova passerella sulla Maggia in zona Morettina.

Sottolineiamo, infine, la necessità di pensare e progettare il futuro della mobilità in modo trasversale, e dunque soprattutto intermodale: in questo senso lamentiamo (come già fatto durante il PALoc4), una mancanza del potenziamento del trasporto di biciclette su bus FART a lunga percorrenza e sulle linee dove vi sia un dislivello importante, così come sulla Centovallina. Si auspica che i nuovi convogli della stessa possano contribuire a migliorare la situazione.

Segnaliamo infine nuovamente la nostra grande insoddisfazione per la situazione presso il lungolago di Muralto e lungo Via Simen a Minusio che si trascinano ormai da più di 15 anni. Nel primo caso manca ancora una ciclopista dedicata tra auto, posteggi e terrazze di ristoranti, mentre nel secondo senza un senso unico e una moderazione della velocità a 30 km/h (oltre al sottopasso ciclabile sotto alla ferrovia a Muralto) non vi è una vera alternativa pratica e sicura per i ciclisti veloci e quindi qualsiasi limitazione su via Rivapiana per le biciclette è per noi inaccettabile.

2. Insediamenti e paesaggio

Nell'ultimo PALoc avevamo criticato il fatto che non fossero state introdotte delle misure incisive per bloccare la speculazione edilizia. Reiteriamo l'osservazione: in alcune occasioni si parla ad. es. di favorire lo "sviluppo di insediamenti di qualità" o di "incentivare l'utilizzo delle riserve insediative per un uso commerciale e residenziale", senza tenere conto degli scenari demografici della Confederazione (e dei necessari aggiornamenti dei vari piani regolatori a livello comunale). La contenibilità dei Piani regolatori dovrebbe essere una misura centrale per quanto riguarda la pianificazione degli insediamenti. Finora ci risulta che solo nel comparto di Monte-Brè è stata già approvata una riduzione degli indici o un dezonamento. Una pianificazione territoriale chiara con una valutazione complessiva delle zone edificabili sull'intero agglomerato basata sui bisogni abitativi attuali e futuri primari è fondamentale ma purtroppo assente nel PALoc. Questo è più che mai necessario alla luce della frammentazione comunale ancora presente frutto del fallimento dei processi aggregativi comunali.

Sempre a livello di insediamenti, se è vero che si parla della volontà di promuovere la residenza primaria per diverse fasce di popolazione, non si parla abbastanza delle agevolazioni che l'ente pubblico potrebbe proporre per alloggi di utilità pubblica per residenti. Una politica fondiaria attiva (concessione di un diritto di superficie di terreni e immobili a condizioni agevolate magari per delle forme abitative come le cooperative d'abitazione), una concessione di prestiti a interessi agevolati e la rimozione dell'obbligo di troppi posteggi per le cooperative d'abitazione sono soltanto alcuni esempi.

Di riflesso, è necessaria una riduzione delle residenze secondarie soprattutto a Locarno, al fine di mantenere un tessuto socio-economico residenziale più sano e resiliente.

Riteniamo che la rivalutazione urbanistica del quartiere Campagna a Locarno, pur essendo necessaria, arriva tardi, quando ormai i buoi sono fuori dalla stalla. Il quartiere è stato ormai completamente snaturato dalla speculazione edilizia. Interi giardini sono ormai andati persi e la qualità naturalistica del quartiere è almeno in parte compromessa.

Il problema delle isole di calore è importante: purtroppo constatiamo però generalmente delle misure vaghe e non sono ancora menzionate misure concrete previste a livello dei PR comunali (zona minima lasciata a verde, caratteristiche spugna obbligatorie, alberatura ad

alto fusto minima, fermate bus ombreggiate obbligatorie, parcheggi bici ombreggiati, viali alberati obbligatori...).

Valutazione sintetica delle misure

RIQUALIFICA E SICUREZZA SPAZIO STRADALE

- **RSS 13.2 Riqualfica urbana e contenimento TIM: Via Simen, Minusio - Via Nessi, Muralto:** condivisa; da applicare il più velocemente possibile (con senso unico veicolare), combinata con sottopasso ciclabile a Muralto;
- **RSS 20.2 Messa in sicurezza viabilità: Solduno - Ponte Brolla (Solduno - Fontana Marcia):** condivisa;
- **RSS 21.1.1 Riqualfica multimodale asse urbano principale: Via Franzoni, Locarno:** condivisa, ma prima di “utilizzare le riserve insediative per un uso commerciale e residenziale”, bisognerebbe pensare al contenimento dei piani regolatori esistenti; per quanto riguarda il flusso veicoli unidirezionale, si potrebbe essere più ambiziosi e fare circolare unicamente il TP su quella strada, una alberatura ad alto fusto lungo tutto il tratto stradale è da prevedere;
- **RSS 21.1.3 Riqualfica urbana e contenimento TIM (Largo F. Zorzi, Locarno) :** condivisa;
- **RSS 27 Introduzione zona incontro in Via Pioda a Locarno:** condivisa;
- **RSS 28 Riqualfica urbana comparto Barchee-Migiome a Losone - ciclo-strada - ZONA 30 - arredo urbano:** condivisa;
- **RSS 29 Messa in sicurezza rete: intersezione P13 - S410 - Via Mondelle Cugnasco-Gerra:** condiviso;
- **RSS 30 Nuovo concetto di moderazione del traffico a Porto Ronco:** condiviso;
- **RSS 32 Riqualfica asse urbano principale in attraversamento nucleo di Brissago:** condivisa ma con introduzione del 30 km/h.

TRASPORTO PUBBLICO

- **TP 5.2 Potenziamento della rete urbana su gomma, nuova linea circolare 6 (Locarno FFS - Monti - Orselina):** riteniamo che si è persa una occasione per estendere la copertura nel quartiere di Locarno Monti (Via del Tiglio, Via Patocchi); nelle ore di punta soprattutto d'estate va proposta la cadenza ogni 15 min; con il cambio di frequenza va inoltre valutata la possibilità di usare bus più piccoli, decisamente più adatti alle curve presenti lungo il percorso, così da evitare incroci difficili che rallentano il flusso veicolare;
- **TP 11.2 Integrazione tariffa transfrontaliera:** fase successiva: condivisa;
- **TP 11.3 Creazione linea bus transfrontaliera Locarno-Intra-Pallanza:** condivisa;
- **TP 13 Nuovo servizio TP su gomma tra Intragna e Losone/Ascona:** condivisa;
- **TP 14 Trasporto collettivo su gomma stagionale Campagne Losone / Ascona - zone svago:** condivisa, l'unica misura stagionale prevista. Una strategia stagionale su frequenze e linee andrebbe elaborata per il periodo estivo;
- **TP 15 Nuovo servizio TP su gomma tra Cugnasco-Gerra e collina:** condivisa;
- **TP 16 Nuova fermata bus Ronchini centro scolastico:** condivisa;
- **TP 17 Misure per elettrificazione linee TP su gomma urbane:** condivisa, era da prendere già 10 anni fa;
- **TP 18 Potenziamento della rete su gomma: aumento della frequenza della linea 311:** condivisa, l'incrocio dei bus su Via Simen va pianificato con attenzione per evitare conflitti con la mobilità ciclabile;
- **TP 19 Interventi infrastrutturali per nuove fermate bus:** condivisa;
- **TP 21 Servizio di trasporto pubblico sul Lago Maggiore:** ottima proposta che avevamo suggerito nel quadro del PALoc 3 e 4;

- **TP 22 Potenziamento rete su gomma: ridefinizione percorso linea 311 e prolungamento linea 7 verso Tenero:** condivisa, vedi TP18;
- **TP 23 Potenziamento della rete su gomma: aumento della frequenza della linea 316 :** condivisa.

MOBILITÀ LENTA (MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE)

- **ML 3.1 Asse di collegamento e transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona:** condivisa, ottima proposta, da evitare qualsiasi immissione a 90 gradi sul ponte di attraversamento.
- **ML 8.4 Completamento e messa in sicurezza rete ciclopedonale Gambarogno, San Nazzaro - Gerra:** condivisa.
- **ML 8.6 Completamento e messa in sicurezza rete ciclopedonale Gambarogno, Gerra - Dirinella:** condivisa.
- **ML 24 Messa in sicurezza rete ciclopedonale Muralto, adattamento sottopasso ferroviario Rabissale:** si auspica un sottopasso ciclabile integralmente senza scendere dal velocipede, altrimenti l'attrattiva del collegamento per ciclisti veloci decade integralmente. Questa misura va implementata velocemente e prima di ogni ulteriore limitazione su via alla Riva.
- **ML 27 Completamento rete ML: Losone Campagne - Zandone - Golino:** condivisa.
- **ML 29 Completamento rete ML:** collegamento e passerella Verscio/Cavigliano - Golino: condivisa e molto apprezzata. Non bisogna però dimenticare chi viene in bici da Intragna.
- **ML 30 Completamento e messa in sicurezza rete ML, separazione pedoni-bici lungo Via alla Riva:** limitazioni per le biciclette accettabili solo dal momento in cui vi è un percorso alternativo sicuro e pratico (moderazione via Simen con senso unico e sottopasso ciclabile sotto la ferrovia a Muralto)
- **ML 31 Completamento rete ML collinare:** Brissago - Ronco s.Ascona - Ascona: condivisa.
- **ML 34 Prolungamento e completamento passeggiata a lago:** Vira Gambarogno, mapp. 313 RFD: condivisa.
- **ML 35 Interventi infrastrutturali per messa in sicurezza rete ML:** condivisa, vanno evitati i tratti ciclopedonali. Ciclisti e pedoni devono poter fruire di percorsi separati.
- **ML 36 Nuovo collegamento ciclopedonale sull'argine della Verzasca:** condivisa.

INSEDIAMENTI

- **IN 6.3 Riqualfica dei fronti lungo l'asse urbano principale ad Ascona (via Locarno):** condivisa se la densità dell'alberatura è sufficiente per limitare fortemente le isole di calore e possibilmente senza peggioramenti della mobilità ciclabile e pedonale. Sarebbe auspicabile separare i flussi pedonali da quelli ciclabili. Lo stesso discorso vale per il ponte sulla Maggia, non trattato.
- **IN 6.4 Riqualfica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Minusio (via San Gottardo):** condivisa se la densità dell'alberatura è sufficiente per limitare fortemente le isole di calore.
- **IN 6.7 Riqualfica dei fronti lungo l'asse urbano principale a Lavertezzo / Locarno (via Cantonale):** da valutare l'alberatura lungo l'asse stradale.

- **IN 7.2 Riquilifica dei fronti lungo l'asse urbano secondario a Minusio (via Verbano):** la scelta dell'alberatura è importante per garantire una sufficiente ombreggiatura.
- **IN 12 Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno:** condivisa ma evidentemente arriva tardi quando il quartiere è ormai stato sventrato dalla speculazione edilizia che andrebbe arginata dando perlomeno delle direttive urbanistiche più omogenee e di qualità. Va fatto uno studio come rendere accessibile al pubblico il parco dell'edificio OFIMA.
- **IN 13 Riquilifica urbanistica dell'area centrale di Tenero:** persa un'occasione per inserire maggiore qualità, ormai già quasi troppo tardi per intervenire.
- **IN 14 Riorganizzazione parcheggi e riquilifica spazi pubblici:** la riquilifica urbanistica con introduzione di più alberature e spazi per pedoni e biciclette è condivisa, non vi sono però obiettivi chiari e vincolanti di riduzione dei parcheggi. Non è chiaro quali verranno eliminati e quali sostituiti in parcheggi interrati. La seconda variante è costosa e controproducente.
- **IN 15 Sviluppo urbano concordato - riquilifica spazi urbani con coinvolgimento pubblico/privato:** condivisa, ma andrebbero definiti maggiori elementi di qualità a livello di piani regolatori.
- **IN 16 Riquilifica urbanistica comparto Piazza Municipio - Casa Baccalà a Brissago:** rimane almeno in parte controversa la questione autosilo, Brissago dovrebbe puntare principalmente sul trasporto pubblico soprattutto da e per Ascona-Locarno, compresi i collegamenti verso l'Italia. Bisogna quindi valutare se tutti i parcheggi vanno effettivamente sostituiti.

PAESAGGIO

- **P 3.2 Valorizzazione paesaggistica e fruibilità a lago: comparto Mappo - Tenero:** condivisa.
- **P 8 Area di svago e riquilifica paesaggistica: Riva lago Gambarogno (tratta Magadino - Vira):** condivisa.
- **P 9.1 Valorizzazione paesaggistica:** corsi d'acqua quali elementi strutturanti: condivisa, importante portare a termine la rinaturazione della foce Brima.
- **P 10 Sviluppo misure per mitigare effetto isole di calore:** condivisa, i necessari passi concreti a livello di piani regolatori, standard urbanistici da seguire sono ancora troppo vaghi per ipotizzare effetti significativi anche già solo a medio termine.
- **P 11 Riquilifica paesaggistica area pubblica antistante la nuova Casa Comunale a Losone:** condivisa.
- **P 12 Riquilifica paesaggistica area verde mappali 1041-1042 RFD - Patriziato di Losone:** condivisa.
- **P 14 Valorizzazione comparto fluviale della Maggia e Melezza - integrazione ML e verde urbano:** condivisa.
- **P 15 Riquilifica paesaggistica e di svago dell'area verde al mapp. 313 RFD Gambarogno-Vira:** condivisa.
- **P 16 Riquilifica paesaggistica riva lago ai mapp. 168 e 170 RFD Gambarogno-Caviano:** condivisa.