

Associazione per la promozione

degli interessi dei ciclisti  
e per la diffusione dell'uso della bicicletta  
nel Cantone Ticino

info@proveloticino.ch | www.proveloticino.ch

## **Osservazioni riguardo al Programma d'agglomerato del Locarnese di quinta generazione (PALoc 5)**

### **Premessa**

L'associazione Pro Velo Ticino (PVT), che in Ticino ha come obiettivo quello di promuovere e di incentivare la mobilità ciclistica, non entra nel merito del PALoc 5 nel suo insieme ma limita le proprie osservazioni alla strategia e alle misure riferite alla mobilità ciclistica e alle componenti del traffico che più o meno direttamente la riguardano.

### **In generale**

In questa prospettiva PVT non può che condividere l'impostazione generale del Programma. Questa mira a una diversa ripartizione modale della mobilità, alla prima realizzazione in Ticino di una "ciclo-strada" - sull'asse di attraversamento principale del territorio - e, in più in generale, all'implementazione di infrastrutture in grado di rendere competitivo e più sicuro l'uso della bici.

Condivisibile è anche la gerarchizzazione della rete, che contribuisce a favorire la confluenza sugli assi principali, e l'estensione del limite dei 30 km/h non solo limitato alle strade di quartiere. Una premessa favorevole, in questa prospettiva, è probabilmente anche stato l'accoglimento della richiesta di PVT di adottare la misura in via Morettina. L'auspicio è che il provvedimento sia esteso a tutti i collegamenti principali non protetti da corsie dedicate.

### **Qualche perplessità**

Date queste premesse, permangono tuttavia alcuni punti di perplessità e di rammarico. Il comparto di Muralto ne è il più rappresentativo. Qui il lungolago, con le (troppo) ampie terrazze degli esercizi pubblici e i parcheggi, che obbligano gli automobilisti a manovre di retromarcia invasive nello spazio su cui transitano le biciclette nei due sensi, costituisce un serio pericolo per chi pedala da e verso Locarno. Anche le strade intorno alla stazione, principale snodo della multimodalità, necessitano di interventi decisi.

### **Accesso a via Simen: un tassello rilevante della nuova rete**

Importante inoltre è creare un accesso attrattivo a via Simen in grado di disincentivare la percorrenza di via alla Riva delle bici più veloci, incluse le e-bike. Balcone pubblico sul lago,

via Riva necessita urgentemente di una separazione più netta tra gli utenti della "mobilità dolce" e questa esigenza non dovrebbe figurare tra le "priorità B" (anche a Mappo se ne attende da tempo la realizzazione). L'accesso a via Simen da via Municipio e via Nessi e, ancor più, la percorrenza in direzione opposta dovrebbero quindi essere resi particolarmente efficaci e sicuri. Una riduzione della velocità a 30 km/h, come in via Simen e in tutto il comparto della stazione, ne costituirebbero un presupposto.

Dato che lo spezzone di percorso menzionato andrà a costituire la principale direttrice ciclabile della regione, importante sarà garantirle accessi attrattivi. Convince ben poco, in questa prospettiva, il doppio ascensore previsto per il superamento dei binari da via Rabissale. PVT chiede se sia tecnicamente realizzabile una rampa che utilizzi il sottopasso esistente rendendolo meno angusto. Chiede anche se il tutto debba necessariamente scivolare in priorità B.

### **Mobilità attiva separata: un'esigenza generale**

Più in generale ciò che sembra risultare piuttosto trascurato (anche in proiezione) è una separazione più marcata tra i flussi principali della "mobilità attiva", pedoni e ciclisti. Auspicabile a questo proposito è soprattutto che non venga seguito l'esempio di via Luini. Né quello del nuovo ponte sulla Maggia (con la curva ad angolo retto) dove la fretta di dover scegliere un progetto ha giocato un brutto tiro.

### **Esigenze di miglioramenti anche fuori città**

Al di fuori del contesto urbano, finalmente si assisterà all'ultimazione del percorso della Valle Maggia, il primo di una certa ampiezza a livello cantonale. La galleria Moscia - qui le tempistiche si allungano - andrà a sanare una situazione che ora, per chi pedala, è inaccettabile. In attesa della ciclabile in direzione del confine, per la quale bisognerà attendere ancora più a lungo, l'unica leva disponibile per garantire un minimo di sicurezza sono i limiti di velocità. Il Percorso di Collina, estremamente suggestivo, non può essere considerato un'alternativa.

### **Conclusione**

In conclusione, il problema principale riscontrato per i vari PALoc che si sono succeduti è legato alle tempistiche di realizzazione. L'auspicio è che i vent'anni della ciclabile in Valle Maggia restino solo nell'album dei ricordi...

Redazione: Marco Vitali (076 570 09 44) e Claudio Sabbadini, dicembre 2024