

Lodevole
Municipio di Locarno
Palazzo Marcacci
6600 Locarno

Locarno, 28 aprile 2026

**Interrogazione
VERSO UNA VALORIZZAZIONE DI VIA VALLEMAGGIA?**

Onorevole signor Sindaco, signore e signori Municipali,

avvalendoci delle facoltà concesse dalla Legge (art. 67 LOC e art. 35 Regolamento Comunale della città di Locarno), ci permettiamo d'inoltrare la seguente interrogazione.

1. Introduzione

Via Vallemaggia rappresenta un importante asse viario cittadino con una duplice valenza. Nel suo tratto extraurbano, tra Solduno e Ponte Brolla, essa svolge la funzione di collegamento tra la Città e le valli adiacenti, in particolare la Vallemaggia, ma anche le Terre di Pedemonte, le Centovalli e l'Onsernone. Nel tratto urbano, tra Solduno e la Città Vecchia, essa assume invece una funzione mista: asse di transito e strada di quartiere.

Attorno a questo tratto di strada – un tempo immerso nella campagna e collegamento tra nuclei storici – si è sviluppata negli anni una rilevante concentrazione di complessi residenziali, attività commerciali e servizi, anche pubblici, tra cui:

- Piazza di Solduno con la chiesa di San Giovanni Battista
- Cimitero di Solduno
- Azienda floreale di Locarno
- Scuola Popolare di Musica
- Banca Raiffeisen
- Scuola Elementare di Solduno
- Atelier Incontro della Fondazione Diamante
- 2 Supermercati
- Cimitero di Locarno
- 2 Parcheggi pubblici
- 2 Stazioni di rifornimento
- Istituto per anziani San Carlo
- Casa Martini
- Chiesa evangelica pentecostale
- Deposito FART

2. La mozione “Zona 30 Km/h su Via Vallemaggia del 2020

Nel 2020 l'allora Consigliere comunale Matteo Buzzi, unitamente ad altri cofirmatari, aveva presentato una mozione per introdurre una zona 30 km/h su tutto il tratto urbano di Via Vallemaggia tra Via Simen e Via Vigizzi.

La mozione seguiva l'introduzione, da parte del Municipio, di estese zone 30 nel quartiere Campagna, che a detta dei firmatari avevano lasciato esclusa proprio Via Vallemaggia. L'obiettivo era attribuire maggiore sicurezza alla strada, in considerazione dei numerosi attraversamenti e servizi presenti, nonché riconoscerle una piena valenza di quartiere.

A seguito dell'atto parlamentare, il Municipio aveva commissionato uno studio specialistico all'Ing. Allievi, che aveva proposto diverse soluzioni compatibili con gli obiettivi della mozione. L'Esecutivo aveva fatto propria una soluzione intermedia, prevedendo l'abbassamento del limite di velocità a 30 km/h nel tratto tra Via Vigizzi e Via Streccione, motivando la scelta con la presenza in quel segmento della maggior parte dei contenuti pubblici e con il frequente attraversamento pedonale.

Tale proposta non era tuttavia stata accolta né dalla maggioranza né dalla minoranza della Commissione della Legislazione. Ne erano scaturiti due rapporti distinti: uno a firma Verdi-Sinistra Unità, favorevole all'adozione integrale della mozione; uno a firma Centro, PLR e Lega-UDC, favorevole al respingimento, ritenendo la misura ingiustificata e onerosa, oltre che espressione di un'eccessiva estensione delle zone 30.

Il Consiglio comunale, nella seduta dell'8 aprile 2024, ha infine respinto la mozione con 10 voti favorevoli, 25 contrari e 1 astenuto.

3. Le criticità persistono

La decisione del Legislativo è evidentemente vincolante sotto il profilo politico; tuttavia, le criticità segnalate allora non risultano superate, se ne sono inoltre aggiunte altre.

3.1 Incrocio Via Vallemaggia – Via del Passetto – Via Streccione



L'incrocio in oggetto continua a presentare criticità, in particolare nelle fasce orarie coincidenti con l'inizio e la fine delle lezioni scolastiche.

L'attraversamento pedonale è presidiato da personale formato, che tuttavia non è incaricato della gestione dell'incrocio nel suo complesso. In quel frangente si concentrano veicoli diretti alle scuole elementari; veicoli provenienti da Solduno e dalla

Città; flussi da e verso il parcheggio pubblico; biciclette di allievi e genitori; occasionalmente mezzi pesanti inclusi quelli della raccolta differenziata, essendo presente un ecopunto su Via Streccione. La situazione genera momenti di congestione e tensione, nei quali è richiesta un'elevata attenzione da parte di tutti gli utenti della strada. Il rumore dei clacson, in tali frangenti, sovrasta spesso quello dei bambini.

3.1 (Dis)continuità del marciapiede nord



Il marciapiede sul lato nord di Via Vallemaggia è assente o discontinuo in più punti.

Procedendo da Solduno verso la Città vecchia è assente dall'ingresso della Piazza di Solduno fino a Via Streccione.



È presente in modo continuo da Via Streccione fino all'altezza dell'istituto San Carlo, dove si restringe sensibilmente in corrispondenza dell'ingresso storico.



Scompare nuovamente all'altezza del cimitero di Locarno dove è presente una bordura di qualche decina di centimetri di larghezza.





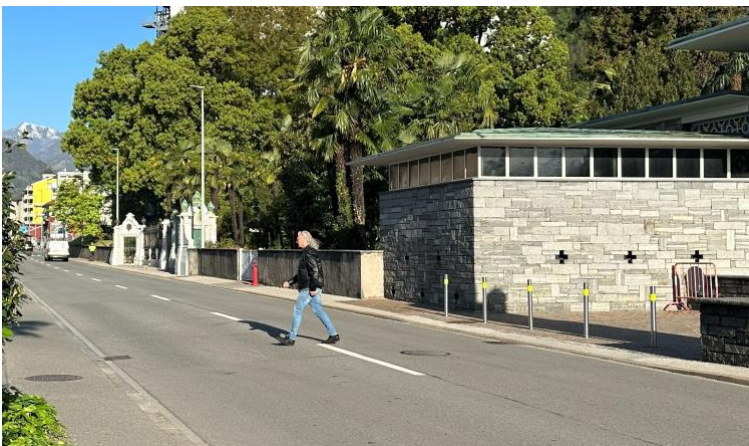
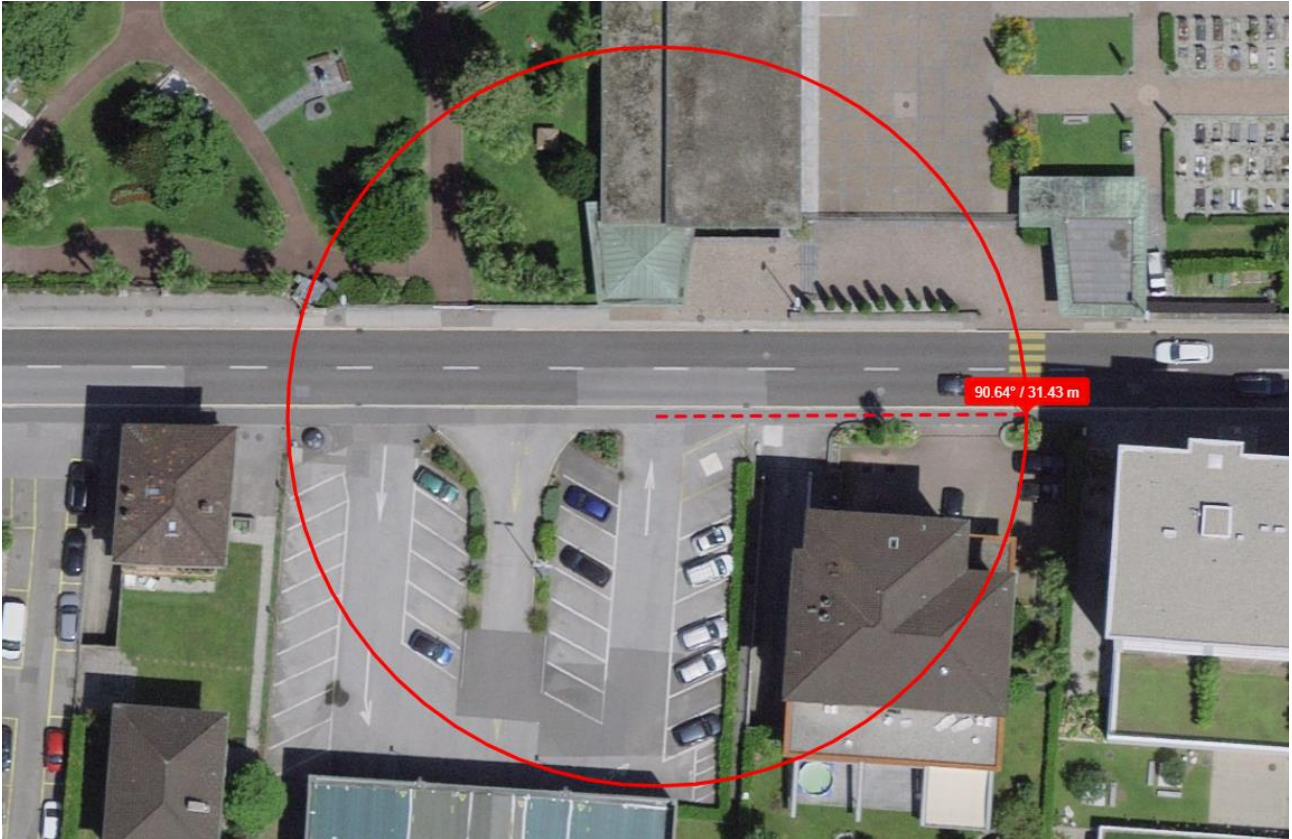
Riappare in modo non chiaramente definito dopo Vicolo in Selva, in un'area fronteggiante alcuni locali commerciali, in un'area spesso occupata in modo non ortodosso.



All'altezza del ristorante "Delle Valli", è infine sostituito da un passaggio sulla carreggiata delimitato da paletti di gomma, poiché il percorso in linea retta è occupato dalla terrazza dell'esercizio pubblico.

Sebbene sia possibile attraversare e utilizzare il marciapiede sud, la discontinuità costituisce una limitazione oggettiva della mobilità pedonale, in particolare per persone anziane o con mobilità ridotta.

3.2 Attraversamento pedonale del cimitero



La distanza tra l'attraversamento pedonale in zona cimitero e il parcheggio pubblico in prossimità del deposito FART rappresenta un ulteriore elemento problematico.

Nonostante la collocazione ufficiale sia giustificata dalla presenza della rampa sul lato est, una parte dell'utenza attraversa spontaneamente in corrispondenza della scala sul lato ovest, più vicina ai posteggi. Ne derivano

attraversamenti irregolari, con evidente aumento del rischio, considerato anche che l'utenza del cimitero è spesso costituita da persone in età avanzata.

3.3 Parcheggi non conformi alla normativa attuale

Permangono stalli di parcheggio a 90° rispetto alla carreggiata, ad esempio al mapp. 2408 RFD Locarno (v. foto a lato), tipologia oggi generalmente evitata poiché comporta immissioni in retromarcia sulla strada.



La presenza di veicoli di grandi dimensioni può inoltre determinare l'occupazione del marciapiede, costringendo i pedoni a invadere la carreggiata.



Analoga situazione si riscontra al mapp. 4775 RFD Locarno, oggetto di recente intervento edilizio senza adeguamento degli stalli esistenti.



A ciò si aggiungono posteggi di recente realizzazione con analoghe criticità (mapp. 2326 RFD Locarno), la cui autorizzazione solleva interrogativi rispetto alle norme oggi vigenti.



4 Riordino e valorizzazione dello spazio pubblico e di altre strade cittadine

Negli ultimi anni la Città ha promosso interventi di riqualifica viaria nell'ambito dei programmi di agglomerato PALoc e non solo. Tali interventi mirano:

- ad accrescere la sicurezza stradale, anche in relazione all'aumento dell'uso di biciclette e monopattini;
- a migliorare la qualità architettonica e paesaggistica dello spazio pubblico;
- a rendere le strade luoghi di vita urbana e non meri corridoi di traffico.



Interventi recenti hanno interessato diverse arterie cittadine (Via Luini, Via alla Morettina, Via D'Alberti), altri sono stati recentemente approvati dal Legislativo (Via Balestra e Via Varenna) e ulteriori studi sono in corso nel comparto delle Cinque Vie.

Nella foto la piantumazione di nuove alberature tra gli stalli di posteggio in Via D'Alberti.

5 Proposta di riqualifica di via Vallemaggia

Nell'agosto 2022 la Città ha posto in consultazione pubblica la variante al PRP del Centro tradizionale di Solduno denominata "Nuovo spazio pubblico multifunzionale". Tale variante mira sostanzialmente a creare le basi pianificatorie per la realizzazione di un'autorimessa interrata, con contenuti accessori, sui sedimi attualmente occupati dall'Azienda floreale comunale.

Secondo quanto indicato dal Municipio, la struttura dovrebbe ospitare una settantina di posti auto e avrebbe quale obiettivo principale la liberazione della Piazza di Solduno dagli stalli di superficie.

Non è intenzione degli scriventi entrare in questa sede nel merito della variante pianificatoria, si intende però richiamare la proposta di riqualifica di via Vallemaggia proposta dal Partito Socialista nell'ambito della suddetta consultazione, inoltrata in data 23 settembre 2022. Tale proposta di è orientata a sostituire in numero sufficiente i posti auto che attualmente occupano la piazza di Solduno, di limitare i costi per la Città e per i privati rispetto alla variante con autorimessa interrata, e riqualificare gli spazi viari lungo la via Vallemaggia. Citiamo:

“La proposta consiste nel trasformare in strada a senso unico la via Vallemaggia nel senso di marcia da ovest-est, applicando il limite di 30 km/h o eventualmente la zona d'incontro (20 km/h) e allocare i posteggi sostitutivi lungo quest'asse, alternati ad elementi di verde urbano. Il posizionamento dei posti auto in superficie alla quota di via Vallemaggia permetterebbe di valorizzare e sgravare da qualsiasi infrastruttura utilitaria il complesso monumentale della Chiesa e del nucleo, che si trova ad una quota rialzata ed è delimitato dallo zoccolo a ridosso del pendio. Grazie a questa soluzione, che farebbe di necessità virtù, verrebbe promossa la necessaria permeabilità urbana tra il nucleo di Solduno e la zona

Campagna mettendo in relazione queste due realtà, che al momento sono scisse dal traffico parassitario e dai relativi pericoli lungo via Vallemaggia. Quest'ultima, già in passato oggetto di critiche in relazione ai calibri stradali insufficienti, ospita una serie di edifici pubblici che caratterizzano i quartieri di Solduno e Campagna, a partire appunto dal nucleo con la chiesa di San Giovanni Battista, fino ad arrivare al cimitero passando per le scuole e l'Istituto per anziani San Carlo. Queste realtà di importanza primaria per il carattere identitario della Città verrebbero quindi valorizzate e garantendo percorsi pedonali e ciclabili sicuri e a misura di tutte le cittadine e i cittadini, indipendentemente dall'età. Dal profilo viario, la scelta di rendere via Vallemaggia un senso unico sarebbe coerente con le modifiche viarie che hanno toccato via Franzoni e via Varenna, anch'esse a senso unico, che raccolgono i flussi di transito.

Per quanto riguarda i costi, gli interventi edilizi necessari per implementare questa proposta sarebbero pressoché nulli e reversibili garantendo la sostenibilità finanziaria del progetto. Inoltre, questa alternativa potrebbe essere implementata dapprima come fase di sperimentazione, durante la quale rilevare l'effettivo fabbisogno di posteggi, e poter quindi dimensionare correttamente un progetto definitivo che risponda virtuosamente alle esigenze reali della popolazione.”

Si precisa che tale proposta era stata formulata prima della decisione del Consiglio comunale di non procedere alla riduzione del limite di velocità su Via Vallemaggia. Nel rispetto della volontà espressa dal Legislativo, essa potrebbe tuttavia essere attuata anche senza una modifica formale dei limiti vigenti, facendo capo a misure di segnaletica orizzontale e verticale e ad accorgimenti di configurazione dello spazio stradale idonei a favorire una moderazione spontanea e responsabile della velocità da parte degli utenti.

6 La Guida Globale del Design Stradale

Nel 2016 la Global Designing Cities Initiative, un team di designer, urbanisti e strateghi urbani impegnati a ripensare le strade come luoghi a misura d'uomo ha pubblicato la **Global Street Design Guide**. Questa “Guida globale del design stradale” intende dare alle amministrazioni cittadine la possibilità di sviluppare al meglio il potenziale delle loro reti di spazi pubblici. Trattando le strade come spazi che integrano funzioni e usi diversi, la guida ha l'obiettivo di aiutare le città a trasformare le strade in luoghi sicuri, accessibili ed economicamente sostenibili.

In Europa, diverse città hanno adottato i principi del Global Street Design Guide per trasformare i propri spazi urbani, passando da una pianificazione autocentrica a una focalizzata sulla vivibilità e la sicurezza.

La guida è stata concepita per ridefinire il ruolo delle strade nelle città di tutto il mondo. Creata con il contributo di esperti provenienti da 72 città in 42 paesi, la Guida stabilisce nuove linee guida internazionali per la progettazione di strade che diano priorità alle persone: pedoni, ciclisti e utenti del trasporto pubblico.

Di seguito alcuni esempi pertinenti:



Milano, Italia: Il programma "Piazze Aperte"

Approccio: Utilizzo dell'urbanismo tattico (vernice colorata, fioriere e arredi mobili) per trasformare rapidamente incroci congestionati in zone pedonali.

Risultato: Oltre 40 interventi (come in Piazza Dergano o Porta Genova) hanno ridotto la velocità dei veicoli e creato nuovi spazi di socialità, dimostrando come modifiche a basso costo possano anticipare trasformazioni permanenti.



Tirana, Albania: Strade per i Bambini

Tirana ha applicato le linee guida del Designing Streets for Kids (una pubblicazione derivata dalla guida globale).

Approccio: Restringimento delle corsie veicolari e allargamento dei marciapiedi vicino alle scuole per creare zone di gioco e attesa sicure.

Risultato: Dopo gli interventi, oltre il 90% dei bambini ha dichiarato di sentirsi più sicuro nel camminare e giocare in strada



La guida è scaricabile gratuitamente dal sito www.globaldesigningcities.org

7 Conclusion

Alla luce di quanto sopra, appare motivato valutare un intervento di migioria su Via Vallemaggia che, pur nel rispetto della volontà espressa dal Consiglio comunale in materia di limiti di velocità, persegua un riordino dello spazio a disposizione dei vari utenti della strada, l'aumento della sicurezza, la continuità pedonale e la valorizzazione dell'ambiente costruito.

Domande

1. Il Municipio ha in programma un progetto di valorizzazione della Via Vallemaggia? Se sì, che tipo di progetto è previsto e quali sono i tempi? Se no, come valuta la possibilità di intervenire in questo senso secondo i principi indicati, ad esempio, dalla "Guida Globale del Design Stradale"?
2. A che punto è la pianificazione dello "Spazio pubblico multifunzionale a Solduno"? Qual è il risultato della consultazione pubblica relativa alla pubblicazione degli atti? Il Municipio intende proseguire con l'edificazione del cosiddetto autosilo oppure sta considerando altre opzioni per liberare la piazza di Solduno dai posteggi?
3. Relativamente alle criticità elencate nel capitolo 3, come si pone l'Esecutivo?
4. Come mai sono stati confermati gli stalli di parcheggio al mapp. 2408 RFD Locarno, da poco oggetto di lavori che avrebbero potuto risolvere la situazione?
5. Come mai sono stati autorizzati i posteggi al mapp. 2326 RFD Locarno, palesemente in contrasto con le norme in vigore al giorno d'oggi? Nel caso non siano stati autorizzati, come intende il Municipio ripristinare la legalità?
6. Come valuta il Municipio la proposta di cui al punto 5, nella sua totalità o in un'eventuale applicazione parziale?

Con ogni ossequio.

Francesco Albi (primo firmatario)

Lorenza Bardelli-Brughelli

Rosanna Camponovo

Daniele Laganara

Nadia Mondini

Stelio Mondini

Laura Snider

Mauro Belgeri

Saso Lazarov

Marko Antunovic

Mariachiara Cotti

Ariele De Stefanis