



## SOMMARIO

01. PREMESSA

02. COS'È UNA STRADA CICLABILE

03. STUDI PILOTA

04. REQUISITI DI IDONEITÀ

05. SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

06. MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE



## 01 | PREMESSA

La presente relazione tecnica inquadra il tema della strada ciclabile e la sua sperimentazione in Via Bramantino a Locarno, quale primo passo concreto e significativo verso l'implementazione di questo concetto di gestione della mobilità ciclabile in Ticino.

In questo senso, la Città di Locarno, congiuntamente alla Sezione della mobilità del DT, hanno incaricato il gruppo di lavoro Allievi - Mobitrends per le valutazioni tecniche e l'accompagnamento della sperimentazione.

La misura si inserisce in un quadro più ampio di strategie regionali e comunali volte a promuovere l'uso quotidiano della bicicletta, valorizzando le potenzialità offerte dalle infrastrutture esistenti e dalle pianificazioni in corso, e prende come riferimento le esperienze maturate in Svizzera nell'ambito di sperimentazioni analoghe promosse da USTRA, nelle località di Berna e Basilea.

L'obiettivo della sperimentazione è di valutare se Via Bramantino si presta efficacemente ad essere convertita in strada ciclabile, osservando la reazione e il comportamento degli utenti, come pure l'evoluzione dei numeri di biciclette, così da disporre degli elementi tecnici per favorire le scelte e dare seguito all'implementazione definitiva della misura, come previsto dal PALoc 5.

La durata della sperimentazione è pianificata per 1 anno completo, così da monitorare le varie situazioni stagionali e raccogliere dati oggettivi e fondamentali per orientare le decisioni future.

Come suggerito dalla Città, oltre all'implementazione della strada ciclabile, il progetto coglie l'opportunità per sperimentare in modo complementare alcune misure di riqualifica urbana integrata, finalizzate al miglioramento della qualità dello spazio pubblico e all'aumento dell'attrattività del quartiere. Tali misure sono tuttavia presentate come elementi accessori e indipendenti; la loro eventuale mancata realizzazione non comprometterebbe in alcun modo il corretto funzionamento e la logica della strada ciclabile.



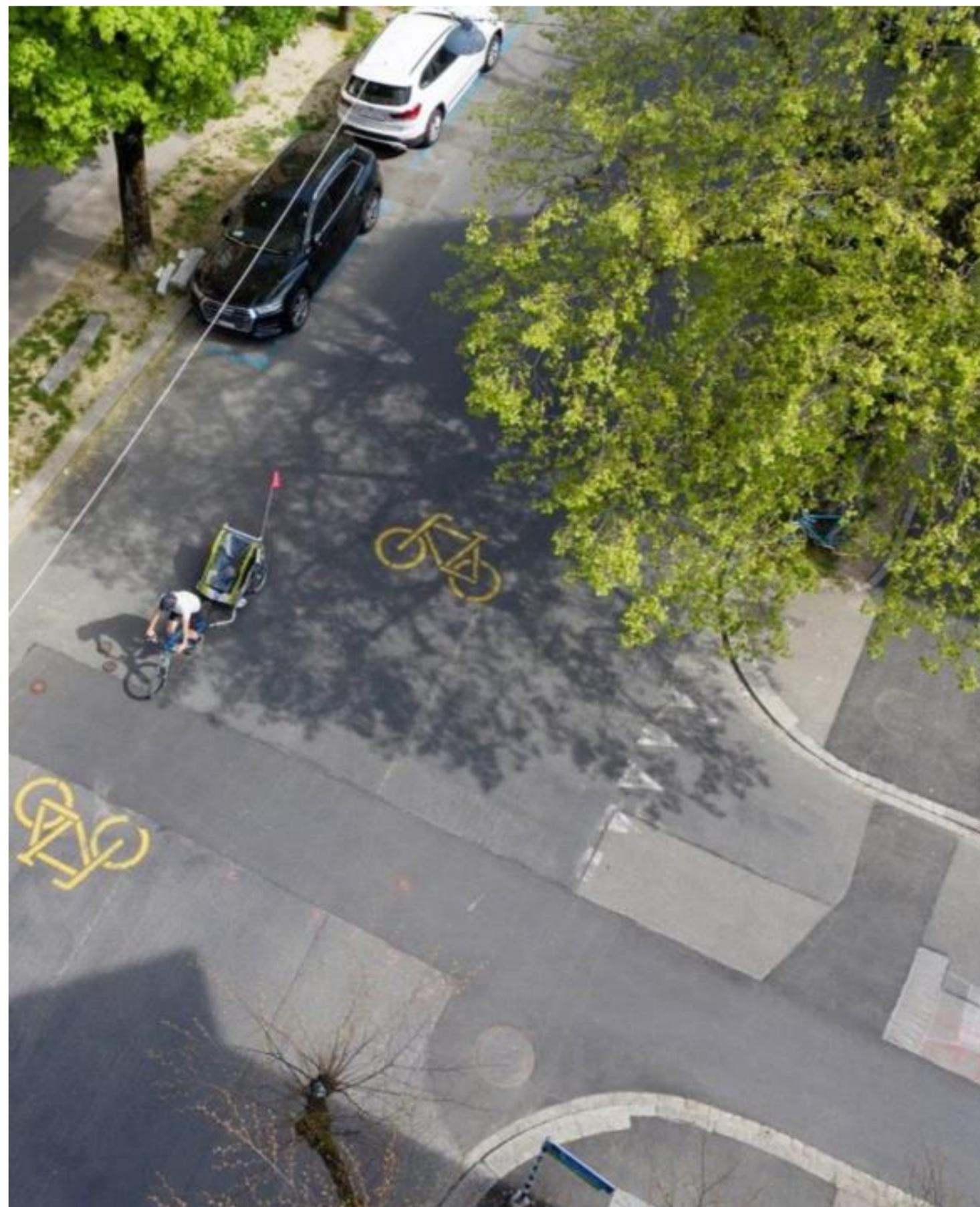
## 02 | COS'È UNA STRADA CICLABILE

La **strada ciclabile** è una soluzione innovativa di pianificazione della mobilità che mira a promuovere l'uso della bicicletta come vettore di trasporto utilitario, per gli spostamenti quotidiani.

Si tratta di un'infrastruttura progettata per offrire vie dirette, rapide e sicure per i ciclisti, integrandosi armoniosamente nel contesto urbano e favorendo una mobilità più sostenibile, efficiente e inclusiva.

### CARATTERISTICHE PRINCIPALI

- **30 km/h senza precedenza da destra:** il limite di velocità di 30 km/h è la condizione base per garantire la sicurezza generale; con l'obiettivo di favorire la percorrenza dei ciclisti, alle intersezioni la precedenza resta alla direttrice principale.
- **strada principale per le biciclette:** le biciclette godono della priorità lungo tutta la tratta; la loro centralità nel disegno della strada favorisce spostamenti rapidi.
- **strada di raccordo per le auto:** i veicoli a motore possono circolare ma in modo subordinato, utilizzando la strada per la sua funzione di raccordo locale e non come asse di scorrimento veloce.
- **convivenza tra auto e bici:** non sono previste demarcazioni o piste ciclabili separate; il flusso ciclabile è integrato nella circolazione veicolare; i pedoni si spostano su marciapiedi separati.
- **posteggi sicuri:** i posteggi longitudinali per veicoli sono ammessi, a condizione che siano sicuri e non di intralcio per la conduzione del flusso ciclabile



Berna, 2017

## 02 | COS'È UNA STRADA CICLABILE

La strada ciclabile rappresenta uno strumento strategico per ripensare l'organizzazione della mobilità all'interno dei centri urbani.

La sua introduzione non è solo un intervento funzionale, ma una scelta capace di generare benefici diffusi e duraturi, non solo per chi fruisce di tale asse ma anche per il contesto in cui esso si sviluppa.

### OBIETTIVI PRINCIPALI

- **Connessione efficiente con la rete esistente:** uno degli obiettivi fondamentali è quello di colmare i vuoti infrastrutturali, creando collegamenti continui e diretti tra i vari punti di interesse del tessuto urbano. Questo favorisce una rete continua, capillare e facilmente utilizzabile, rendendo la bici una valida alternativa all'auto.
- **Transito continuo, sicuro e confortevole:** la strada ciclabile è intesa per offrire percorsi senza interruzioni, con segnaletica chiara e spazi adeguati, riducendo i conflitti con gli altri vettori.
- **Compatibilità con il transito veicolare:** pur dando priorità ai ciclisti, la strada ciclabile non esclude le auto, che possono circolare, seppure con funzione di accesso locale e a velocità moderata. Tale convivenza è una premessa fondamentale per il successo della misura.
- **Condivisione equa dello spazio stradale:** la strada ciclabile elimina la classica gerarchia tra utenti (auto > bici > pedoni), puntando a una condivisione dello spazio basata sul rispetto reciproco e su regole chiare, indipendentemente dal mezzo utilizzato.
- **Assenza di interventi strutturali invasivi:** un grande vantaggio è che l'implementazione di questo modello non richiede modifiche sostanziali dell'assetto stradale. Con semplici interventi di segnaletica si può riconvertire l'infrastruttura esistente in chiave ciclabile.



San Gallo, 2023

## 02 | COS'È UNA STRADA CICLABILE

### QUADRO GIURIDICO

Dal 2021, la sperimentazione e l'implementazione delle strade ciclabili è formalmente consentita grazie a una modifica della normativa federale svizzera.

In particolare, l'**Ordinanza federale sulle zone 30 e sulle zone d'incontro** è stata aggiornata per favorire soluzioni innovative di mobilità sostenibile. La modifica riguarda l'art. 4, cpv. 1, e introduce una **deroga al principio della precedenza da destra nelle zone 30**.

Si tratta di una novità importante che consente di adattare le regole della circolazione alle esigenze specifiche della strada ciclabile.

Questa deroga è ammessa nelle seguenti condizioni:

- **quando la sicurezza stradale lo richiede** - ad esempio in contesti in cui l'applicazione automatica della precedenza da destra metterebbe a rischio la fluidità e la protezione dei ciclisti.
- **quando la strada in questione è parte di una rete ciclabile** - ossia, quando il tratto coinvolto rientra in un'infrastruttura pianificata per favorire e incentivare la mobilità ciclabile.

Grazie a questo aggiornamento normativo, Autorità comunali e cantonali dispongono di uno **strumento giuridico concreto per intervenire sulle strade urbane**, pianificandole in funzione della mobilità ciclabile, senza tuttavia compromettere la sicurezza degli utenti più deboli e stravolgere la coerenza della rete viaria.



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

[Signature]

[QR Code]

### Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre

Modification du ...

---

*Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)*  
*arrête:*

**I**

L'ordonnance du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre<sup>1</sup> est modifiée comme suit:

*Titre*

### Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre

*Art. 4, al. 1*

<sup>1</sup> Il est admis de déroger à la règle de la priorité de droite, par l'emploi de signaux, uniquement:

- a. si la sécurité routière l'exige, ou
- b. si la route à laquelle il est prévu de conférer la priorité fait partie d'un réseau défini de voies cyclables.

*Art. 6, al. 2*

<sup>2</sup> Aucune vérification de l'efficacité n'est requise en cas de retrait de la priorité de droite conformément à l'art. 4, al. 1, let. b.

**II**

<sup>1</sup> RS 741.213.3

20192829

1

Deroga Ordinanza federale sulle zone 30 e zone d'incontro, 2021

## 03 | STUDIO PILOTA

Nel 2015, l'USTRA ha avviato uno **studio pilota volto a esplorare le potenzialità delle strade ciclabili in diversi contesti urbani svizzeri.**

L'esperimento si è svolto in 5 città significative per varietà territoriale e densità di traffico: Berna, Basilea, Lucerna, San Gallo e Zurigo.

### OBIETTIVI PRINCIPALI DELLO STUDIO

- Sperimentare l'introduzione delle strade ciclabili in aree urbane, osservandone il comportamento all'interno di una rete stradale mista e complessa.
- Analizzare in modo sia quantitativo che qualitativo gli effetti sul traffico generale, considerando variabili come flussi veicolari, tempi di percorrenza, e distribuzione degli utenti della strada.
- Valutare la sicurezza stradale, l'esperienza soggettiva degli utenti (ciclisti, automobilisti, pedoni), e l'efficacia della comunicazione visiva e segnaletica adottata nelle tratte sperimentali.

### DURATA E METODOLOGIA

Lo studio si è svolto nell'arco di 10 mesi, permettendo una valutazione su base stagionale e una raccolta dati esaustiva e affidabile. Ogni città ha adottato soluzioni progettuali diverse, adattate al proprio contesto, permettendo un confronto tra approcci e situazioni differenti.

### RISULTATI

**I risultati del progetto pilota hanno fornito linee guida preziose per lo sviluppo successivo delle strade ciclabili in Svizzera e sono alla base delle raccomandazioni non vincolanti attualmente promosse da USTRA per i progetti locali.**

## Pilotversuch Velostrassen

Auswertung Pilotversuch

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

4. Januar 2018

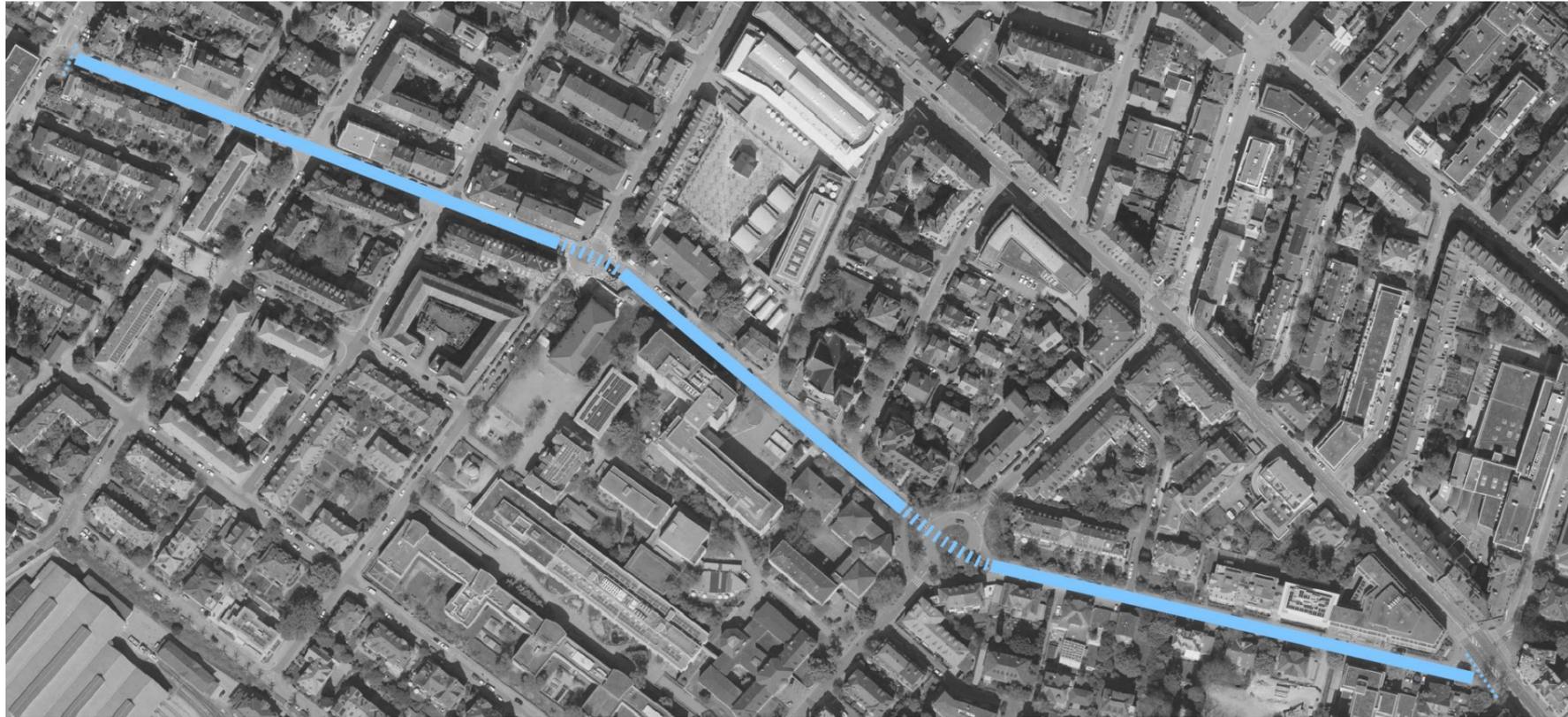


metron

*Pilotversuch Velostrassen, USTRA, 2018*

## 03 | STUDIO PILOTA

### ERLACHSTRASSE, BERNA



I risultati positivi della sperimentazione hanno portato il Comune di Berna a **confermare il progetto in via definitiva**.

La strada ciclabile sperimentata è stata realizzata in modo permanente, mantenendo le caratteristiche funzionali testate, ma anche **migliorando e integrando alcune soluzioni tecniche**.

Questo caso dimostra come la sperimentazione rappresenti uno **strumento efficace di pianificazione urbana**, capace non solo di testare soluzioni innovative, ma anche di consolidarle con maggiore consapevolezza nella fase realizzativa definitiva.

#### CARATTERISTICHE

- Lunghezza: 760 m
- Incroci: 6
- Larghezza della carreggiata: 6,8 m
- Regime di traffico: Zona 30
- Senso di marcia: doppio senso
- Rapporto bici/veicoli: 2:1
- Osservazioni: nessun trasporto pubblico presente, 2 incroci potenzialmente in conflitto con la strada ciclabile, marciapiede rialzato in alcune entrate

#### AZIONI PER LA SPERIMENTAZIONE

- Rimozione precedenza da destra
- Posa pittogramma/cartello «VELOSTRASSE»
- Interruzione strada ciclabile negli incroci con potenziale conflitto (rotonde)
- Mantenimento posteggi e marciapiedi rialzati dove presenti

#### RISULTATI

- Traffico ciclabile: + 25% (+ 430 bici al giorno)
- Traffico veicolare: - 16% (- 120 veicoli al giorno)
- Rapporto bici/veicoli: 3:1
- Altre osservazioni: nessun incidente riconducibile alla sperimentazione

## 03 | STUDIO PILOTA

### ERLACHSTRASSE, BERNA

#### MISURE SPERIMENTAZIONE USTRA

##### SITUAZIONE ENTRATA OVEST

- Segnaletica orizzontale: pittogramma bici giallo
- Segnaletica verticale: cartello «VELOSTRASSE»



*Pilotversuch Velostrassen, USTRA, 2018*

##### SITUAZIONE ENTRATA EST

- Segnaletica orizzontale: scritta bianca con fascia rossa, pittogramma bici giallo
- Segnaletica verticale: cartello «VELOSTRASSE», pannello informativo



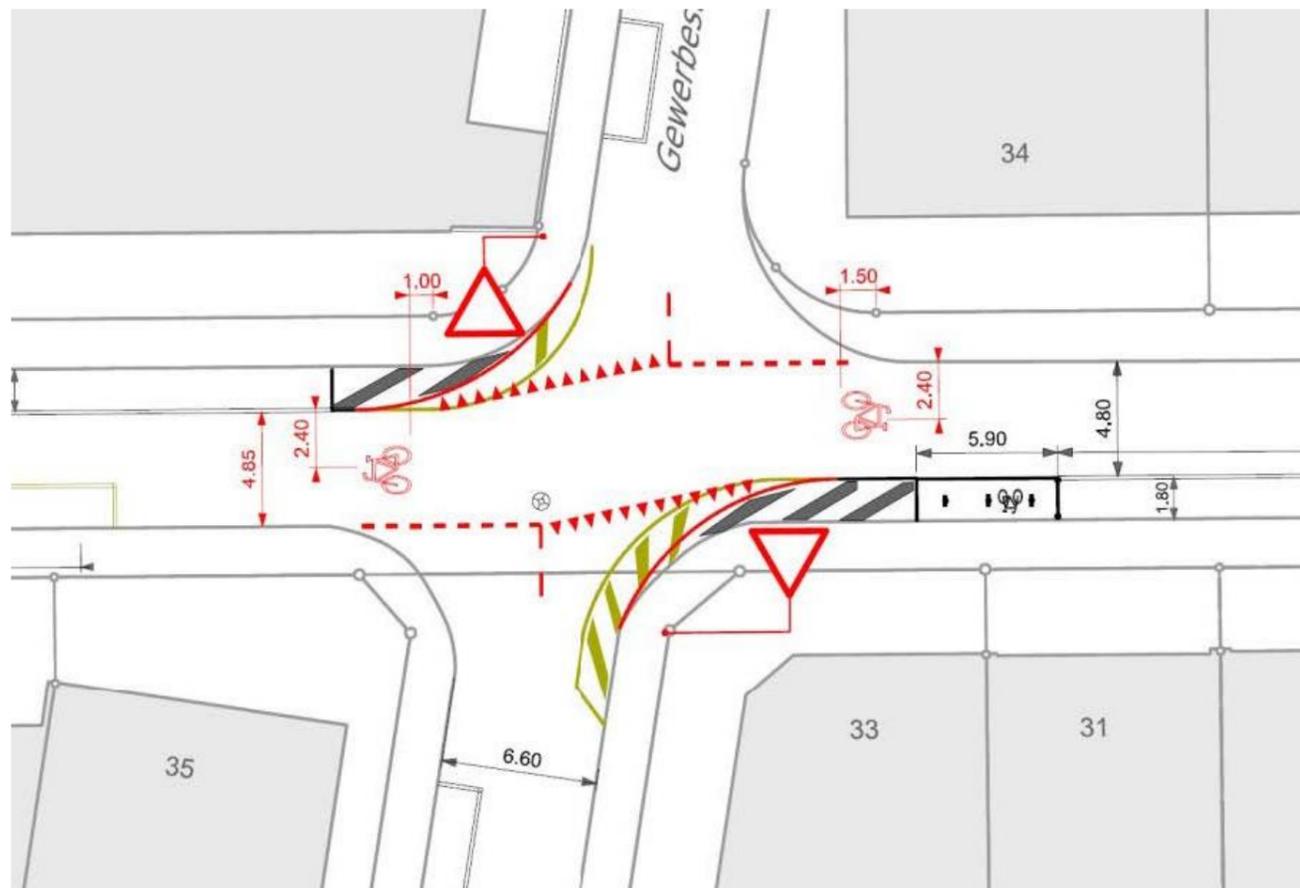
### 03 | STUDIO PILOTA

#### ERLACHSTRASSE, BERNA

#### MISURE SPERIMENTAZIONE USTRA

#### SITUAZIONE INCROCIO

- Rimozione precedenza da destra
- Segnaletica verticale: cartello dare precedenza
- Segnaletica orizzontale: linea tratteggiata, triangoli, pittogramma bici giallo



*Pilotversuch Velostrassen, USTRA, 2018*

## 03 | STUDIO PILOTA

### ERLACHSTRASSE, BERNA

#### MISURE SPERIMENTAZIONE USTRA

#### SITUAZIONE ROTONDA Erlachstrasse - Bühlstrasse

- Interruzione strada ciclabile entrata/uscita della rotonda
- Segnaletica verticale: cartello «VELOSTRASSE»
- Segnaletica orizzontale: pittogrammi bici giallo



*Pilotversuch Velostrassen, USTRA, 2018*

## 03 | STUDIO PILOTA

### MULHAUSERSTRASSE, BASILEA



I risultati positivi della sperimentazione hanno portato il Comune di Basilea a **confermare il progetto in via definitiva**.

La strada ciclabile sperimentata è stata realizzata in modo permanente, mantenendo le caratteristiche funzionali testate, ma anche **migliorando e integrando alcune soluzioni tecniche**.

Questo caso dimostra come la sperimentazione rappresenti uno **strumento efficace di pianificazione urbana**, capace non solo di testare soluzioni innovative, ma anche di consolidarle con maggiore consapevolezza nella fase realizzativa definitiva.

#### CARATTERISTICHE

- Lunghezza: 550 m
- Incroci: 3
- Larghezza della carreggiata: 9 m
- Regime di traffico: Strada di raccolta, limite a 50 km/h
- Senso di marcia: senso unico
- Rapporto bici/veicoli: 1:1
- Osservazioni: nessun trasporto pubblico presente, marciapiede rialzato in alcune entrate, pista ciclabile esistente in alcuni tratti

#### AZIONI PER LA SPERIMENTAZIONE

- Passaggio a Zona 30 senza precedenza da destra
- Rimozione corsia bici per il controsenso ciclabile agli incroci, mantenuta all'uscita
- Posa pittogramma/cartello «VELOSTRASSE»
- Introduzione di 4 attraversamenti pedonali con isole centrali
- Mantenimento posteggi e marciapiedi rialzati dove presenti

#### RISULTATI

- Traffico ciclabile: + 10% (+ 251 bici al giorno)
- Traffico veicolare: + 5% (+ 130 veicoli al giorno)
- Rapporto bici/veicoli: 1:1 (invariato)
- Altre osservazioni: nessun incidente riconducibile alla sperimentazione

## 03 | STUDIO PILOTA

### MULHAUSERSTRASSE, BASILEA

#### MISURE SPERIMENTAZIONE USTRA

##### SITUAZIONE ENTRATA OVEST

- Segnaletica orizzontale: pittogramma bici giallo
- Segnaletica verticale: cartello «VELOSTRASSE», doppio senso per bici e ciclomotori



*Pilotversuch Velostrassen, USTRA, 2018*

##### SITUAZIONE ENTRATA EST

- Segnaletica orizzontale: demarcazione pista ciclabile, pittogramma bici giallo
- Segnaletica verticale: divieto di accesso eccezione bici, pannello informativo



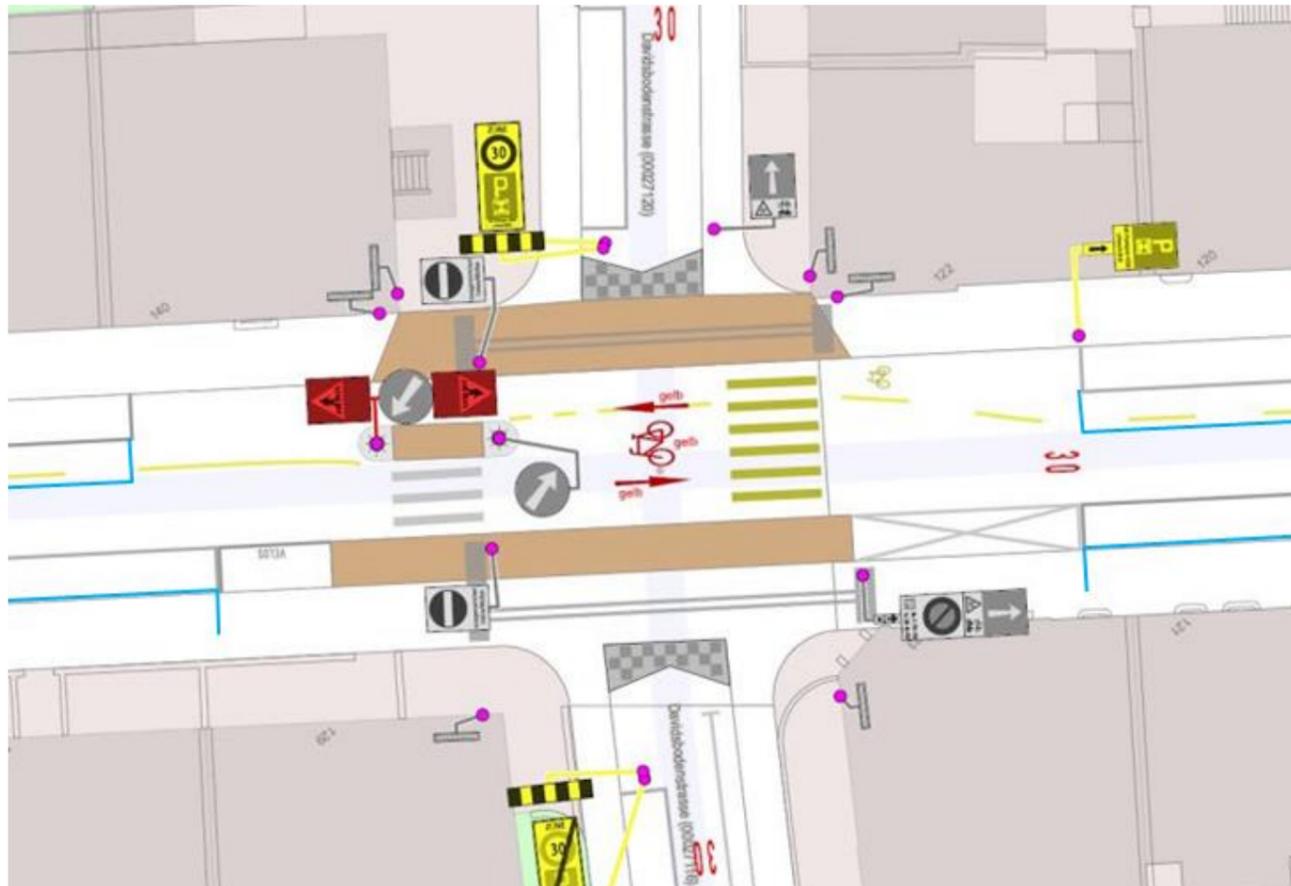
## 03 | STUDIO PILOTA

### MULHAUSERSTRASSE, BASILEA

#### MISURE SPERIMENTAZIONE USTRA

#### SITUAZIONE INCROCIO

- Introduzione Zona 30
- Rimozione demarcazione pista ciclabile
- Segnaletica orizzontale: pittogramma centrale bici giallo 200x200 + frecce



*Pilotversuch Velostrassen, USTRA, 2018*

## 04 | REQUISITI DI IDONEITÀ

### DISPOSIZIONI USTRA E RACCOMANDAZIONI

Ad oggi, USTRA (Ufficio federale delle strade) non ha pubblicato una normativa vincolante che regoli in modo uniforme l'introduzione o la sperimentazione delle strade ciclabili sul territorio svizzero.

Questo significa che allo stato attuale non esiste un modello di riferimento né per la segnaletica né per la gestione degli accessi e degli incroci.

**Tuttavia, USTRA riconosce la legittimità di questi interventi e ne incoraggia l'attuazione attraverso una serie di raccomandazioni, ispirate allo studio pilota condotto nel 2018.**

Tali indicazioni costituiscono una base utile per introdurre infrastrutture ciclabili integrate e sicure.



Pilotversuch Velostrassen, USTRA, 2018

### LINEE GUIDA PER UNA BUONA PROGETTAZIONE

USTRA suggerisce alcuni principi fondamentali di progettazione, che si sono dimostrati efficaci nei progetti pilota condotti in più località della Svizzera:

- **Segnaletica chiara, visibile e uniforme**

una segnaletica coerente lungo tutto il segmento di strada interessato favorisce la comprensione e l'accettazione da parte di tutti gli utenti; la presenza della strada ciclabile deve essere riconoscibile anche da chi si immette occasionalmente nel tracciato ciclabile.

- **Coerenza del tracciato**

la tratta dovrebbe mantenere caratteristiche omogenee per tutto il percorso, in modo da evitare discontinuità che possano creare incertezza o situazioni di pericolo. La coerenza rafforza la percezione della strada come spazio dedicato alla mobilità ciclabile.

- **Compatibilità con la pianificazione in vigore**

ogni intervento dovrebbe inserirsi in una visione strategica della mobilità urbana, evitando soluzioni isolate e scollegate. La coerenza con i piani di mobilità locali o regionali garantisce una migliore integrazione funzionale.

- **Eliminazione degli ostacoli visivi**

agli incroci e nelle intersezioni è fondamentale garantire una visibilità ottimale tra tutti gli utenti

### SPERIMENTAZIONE STRADA CICLABILE

L'implementazione di una strada ciclabile richiede un'attenta pianificazione che tenga conto delle caratteristiche fisiche, funzionali e sociali del contesto urbano. Non tutte le strade, infatti, sono adatte a questo tipo di intervento: limiti spaziali, flussi di traffico elevati o vincoli strutturali possono compromettere la riuscita del progetto. Per questo motivo, **la fase di sperimentazione è fondamentale**. Essa rappresenta uno strumento efficace per valutare in loco la fattibilità e l'impatto della strada ciclabile prima di procedere a interventi definitivi.

Attraverso la sperimentazione è possibile:

- Testare il sito in modo mirato, osservando il comportamento degli utenti e l'interazione tra i diversi vettori.
- Raccogliere dati oggettivi, come flussi di traffico, velocità, conflitti o criticità nei punti d'intersezione.
- Valutare il gradimento della popolazione locale, coinvolgendo residenti, commercianti e ciclisti nella fase di osservazione e miglioramento.
- Apportare modifiche, adattando il progetto prima dell'adozione definitiva.

In questo senso, la sperimentazione non è solo un passaggio tecnico, ma uno **strumento strategico di progettazione partecipata**, capace di ridurre i margini di errore e aumentare l'efficacia a lungo termine dell'intervento.

## 04 | REQUISITI DI IDONEITÀ

L'introduzione di una strada ciclabile deve rispondere a criteri chiari di idoneità tecnica, funzionale e normativa. Una strada ciclabile è appropriata solo se rispetta determinate condizioni che ne garantiscono l'utilità, la sicurezza e la funzionalità.

### PRINCIPALI REQUISITI DI IDONEITÀ

- **Necessità comprovata:** l'intervento deve risultare coerente con l'impostazione pianificatoria della rete ciclabile e rispondere a un'esigenza reale, come la presenza di flussi ciclabili consistenti, una domanda crescente di mobilità sostenibile o la necessità di collegare punti chiave del polo urbano (scuole, stazioni, centri abitati). Senza una pianificazione coerente e una domanda effettiva da parte dell'utenza, l'intervento rischia di rimanere sottoutilizzato.
- **Idoneità funzionale e spaziale della strada:** la strada selezionata deve essere tecnicamente compatibile con la convivenza tra veicoli a motore e biciclette. Essa deve offrire una geometria adeguata, una larghezza sufficiente e condizioni di visibilità che permettano una circolazione sicura per tutti gli utenti, senza generare nuovi conflitti.
- **Progettazione adeguata:** le scelte progettuali devono essere valutate con attenzione, segnaletica orizzontale e verticale chiara, arredi urbani posizionati strategicamente, elementi visivi che rafforzino l'identità ciclabile della strada. Un buon progetto rende intuitiva la fruizione dello spazio e ne aumenta l'efficacia.
- **Regolamentazione chiara e comprensibile:** le regole di circolazione devono essere facilmente comprensibili da tutti, automobilisti compresi. Una segnaletica incoerente o ambigua può causare confusione, disagi e persino incidenti. Regole semplici e ben comunicate prevengono gli effetti indesiderati e favoriscono la convivenza tra i diversi utenti della strada.

#### Requisito principale

La tratta fa parte di un importante itinerario ciclabile quotidiano (idealmente, definito da un Masterplan e codificato a livello di pianificazione regionale)

#### Requisiti spaziali

- Idealmente, la strada si **sviluppa linearmente e presenta pendenze longitudinali ridotte**
- Buona visibilità agli incroci
- Larghezza carreggiata sufficiente per garantire gli incroci tra i diversi utenti (auto - bici) in sicurezza

#### Requisiti funzionali

- **Rapporto bici / auto idealmente 1: 1** (o è prevedibile che lo diventi)
- Basso rischio che l'itinerario ciclabile porti a un aumento del volume di traffico motorizzato
- **Il percorso non è attraversato da strade principali o di collegamento**
- **Idealmente, gli incroci dovrebbero essere subordinati alla strada ciclabile**
- Idealmente, strada con **traffico bidirezionale**

## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

### CONTESTO

Via Bramantino si sviluppa **linearmente** per ca. 600 m all'interno del quartiere Rusca di Locarno

Essa rappresenta un importante collegamento di mobilità tra la Rotonda di Piazza Castello, la Piazza Pedrazzini e le sponde del Lago Maggiore.

Si tratta di una strada di quartiere che offre un passaggio diretto e potenzialmente strategico per la mobilità ciclabile lungo la direttrice principale dell'agglomerato urbano, tra Ascona/Losone, Locarno e Muralto/Minusio.

L'asse si presenta con una configurazione lineare e tipicamente stradale (calibro generoso, marciapiedi e posteggi longitudinali); l'assenza di arredo o di verde urbano rafforzano l'immagine di una via prevalentemente orientata al traffico motorizzato.

Solo Piazza Pedrazzini costituisce un evento puntuale, di elevata qualità urbanistica, ma poco utilizzata e sfruttata dalla popolazione.

Un intervento mirato su Via Bramantino potrebbe migliorare significativamente la fruibilità e la sicurezza per tutti gli utenti, incentivando al contempo modalità di spostamento più sostenibili, contribuendo a rendere il quartiere più attrattivo, funzionale e a misura di cittadino.

**Con i suoi quasi 600 m di estensione, questa via presenta ampi margini di sviluppo, non solo dal punto di vista della mobilità sostenibile, ma anche in termini di qualità urbana e vivibilità.**

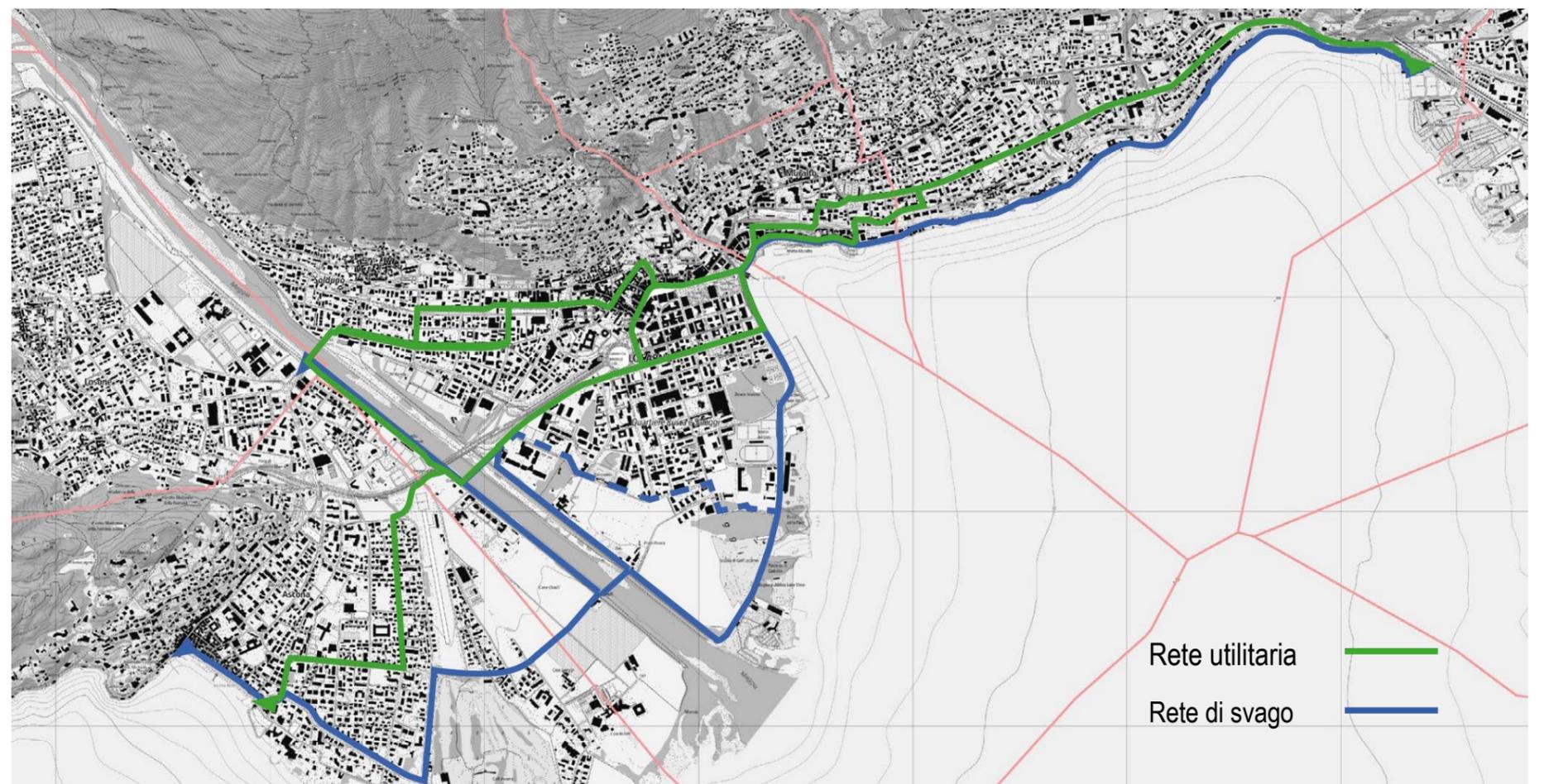
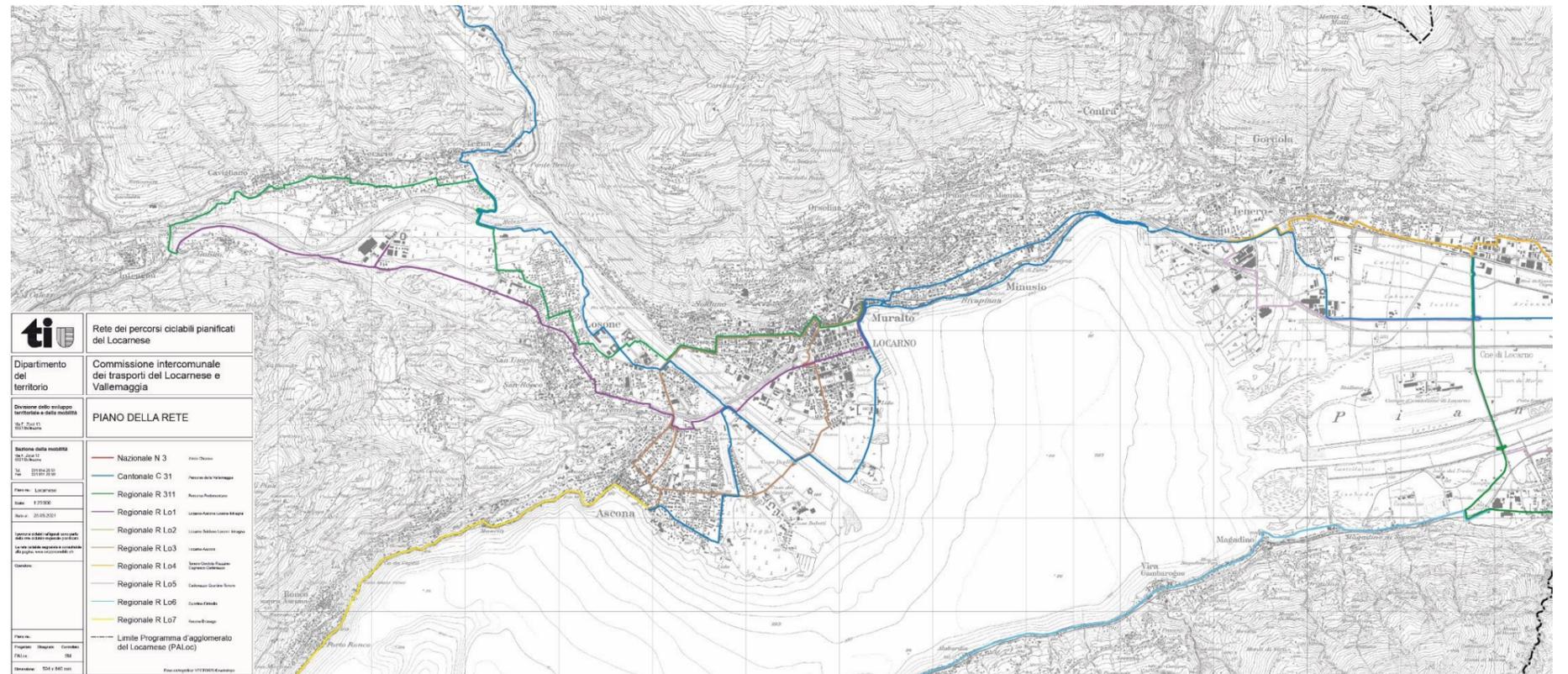


## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

### RETE CICLABILE ESISTENTE

La rete ciclabile del Locarnese si estende su gran parte dell'agglomerato, offrendo già oggi una buona base per la mobilità dolce. Tuttavia, esiste ancora un ampio margine di miglioramento, sia in termini di connessione dei percorsi, sia di qualità e continuità dell'infrastruttura.

In questo contesto, Via Bramantino riveste un ruolo importante: essa è **già oggi** parte integrante della rete cantonale dei percorsi ciclabili, rappresentando un collegamento diretto e potenzialmente strategico lungo l'asse strutturante Ascona-Locarno-Minusio. Tale situazione rafforza la necessità di interventi mirati per valorizzare l'infrastruttura, migliorare la fruibilità, la sicurezza e l'integrazione nel tessuto urbano.



## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

### TICINO BICI 2045

A partire dal 2021, il Dipartimento del territorio ha dedicato consistenti risorse alla promozione dell'utilizzo della bicicletta e alla creazione di infrastrutture adeguate ad essa destinate.

Con l'entrata in vigore della nuova legge federale sulle vie ciclabili nel 2023, il DT ha voluto riservare ulteriore attenzione a questa forma di mobilità sostenibile, con l'obiettivo di sviluppare e promuovere misure concrete e condivise, sia a livello di infrastruttura, sia a livello di comunicazione e promozione.

Tali riflessioni sono confluite in un documento strategico, inteso quale strumento di pianificazione, coordinamento e promozione della mobilità ciclabile a livello cantonale per i prossimi decenni, e destinato a garantire lo sviluppo e l'implementazione di una visione di lungo termine, basata su un insieme di misure infrastrutturali, di comunicazione e di sensibilizzazione, coerenti e condivise, che mirano ad aumentare la domanda ciclabile e a migliorare la ripartizione modale.

**La sperimentazione di una strada ciclabile in via Bramantino rientra nelle misure individuate dalla strategia Ticino Bici 2045 e ne costituisce uno degli elementi di rilievo.**



# 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

## STRATEGIA PALoc 5

All'interno della strategia territoriale del PALoc 5, il concetto di mobilità ciclabile viene ripreso ed esteso a tutto il territorio del polo urbano, con un'attenzione particolare allo sviluppo della rete ciclabile utilitaria. L'approccio del PALoc si distingue per una visione integrata e operativa, che mira a valorizzare le connessioni esistenti e a colmare le lacune nei collegamenti quotidiani per ciclisti.

In questo contesto, il PALoc 5 prevede due misure concrete - ML 35.6 e ML 35.7 - con l'obiettivo specifico di garantire l'implementazione a titolo definitivo di una "strada ciclabile" lungo Via Bramantino, ossia un'infrastruttura dedicata dove la mobilità ciclistica è favorita rispetto al traffico motorizzato.



### Misure ML 35.6 e ML 35.7

La misura ML 35.6 (a) contempla gli interventi infrastrutturali e di segnaletica necessari su Via Bramantino per offrire priorità alla mobilità ciclabile e garantire condizioni di percorrenza sicure, continue e di qualità.

Parallelamente, la misura ML 35.7 (b) propone la messa in sicurezza del nodo esistente tra Via Bramantino e il Lungolago Motta, punto critico che necessita di interventi per agevolare l'interazione tra ciclisti, pedoni e traffico motorizzato.

**a**

Messa in sicurezza rete ciclabile lungo Via Bramantino - Locarno		Codice ARE:	Codice PA:
		--	ML 35.6
Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale e ciclistico 5.2 Pacchetto ML		
Pacchetto di misure	ML A.1		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Locarno		
<b>COSTI E FINANZIAMENTO</b>			
Costi computabili	85'000 - (IVA esclusa)		
	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA <input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone <input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato CIT <input checked="" type="checkbox"/> Comuni <input type="checkbox"/> Terzi		
Ubicazione misura			
Rappresentazione cartografica			
<b>DESCRIZIONE DELLA MISURA</b>			
Attualmente il percorso ciclabile R Lo1 si sviluppa all'interno del comparto Rusca, lungo l'asse di Via Bramantino. In un contesto urbano denso e ben strutturato. La nuova impostazione della rete ciclabile, come sviluppata nell'ambito del PALoc5, comporterà un notevole incremento del flusso di ciclisti lungo tale asse, con necessità di implementare il concetto di "strada ciclabile". L'implementazione di tale concetto si scontra tuttavia con l'attuale gerarchia del reticolo stradale e relativa gestione delle precedenza.			
Onde risolvere l'attuale criticità e favorire la corretta implementazione del concetto di "strada ciclabile" l'ipotesi di intervento propone di ripensare l'attuale gestione delle precedenza ai nodi di Via Bramantino e di accordare, dove possibile e sensato, la priorità al flusso lungo la direttrice dell'asse forte ciclabile.			
Questa proposta deve essere considerata come ipotesi di intervento, da confermare e contestualizzare in funzione delle riflessioni e sperimentazioni in corso.			

**b**

Messa in sicurezza attraversamento ciclabile Lungolago G.Motta - Locarno		Codice ARE:	Codice PA:
		--	ML 35.7
Categoria e sottocategoria della misura	5 Traffico pedonale e ciclistico 5.2 Pacchetto ML		
Pacchetto di misure	ML A.1		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Locarno		
<b>COSTI E FINANZIAMENTO</b>			
Costi computabili	150'000 - (IVA esclusa)		
	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA <input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone <input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato CIT <input checked="" type="checkbox"/> Comuni <input type="checkbox"/> Terzi		
Ubicazione misura			
Rappresentazione cartografica			
<b>DESCRIZIONE DELLA MISURA</b>			
Attualmente il percorso ciclabile R Lo1 si sviluppa all'interno del comparto Rusca, lungo l'asse di Via Bramantino, e si aggancia alla sua estremità alla ciclovia del Lungolago, che porta verso Murato, rispettivamente verso il lago.			
La nuova impostazione della rete ciclabile, come sviluppata nell'ambito del PALoc 5, comporterà un notevole incremento del flusso di ciclisti lungo tale asse, con necessità di raccordo in sicurezza alla ciclovia del Lungolago; l'assenza di un'infrastruttura adeguata a consentire l'attraversamento dei ciclisti di Via Lungolago G. Motta costituisce un elemento di criticità che penalizza l'attrattività e funzionalità della rete ciclabile.			
Onde risolvere l'attuale criticità e favorire la continuità dell'asse forte utilitario, l'ipotesi di intervento propone di rivedere la gestione delle biciclette allo sbocco di Via Bramantino su Via Lungolago G. Motta, tramite interventi infrastrutturali e di segnaletica.			
Questa proposta deve essere considerata come ipotesi di intervento, da confermare e contestualizzare in funzione delle riflessioni e sperimentazioni in corso.			

## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

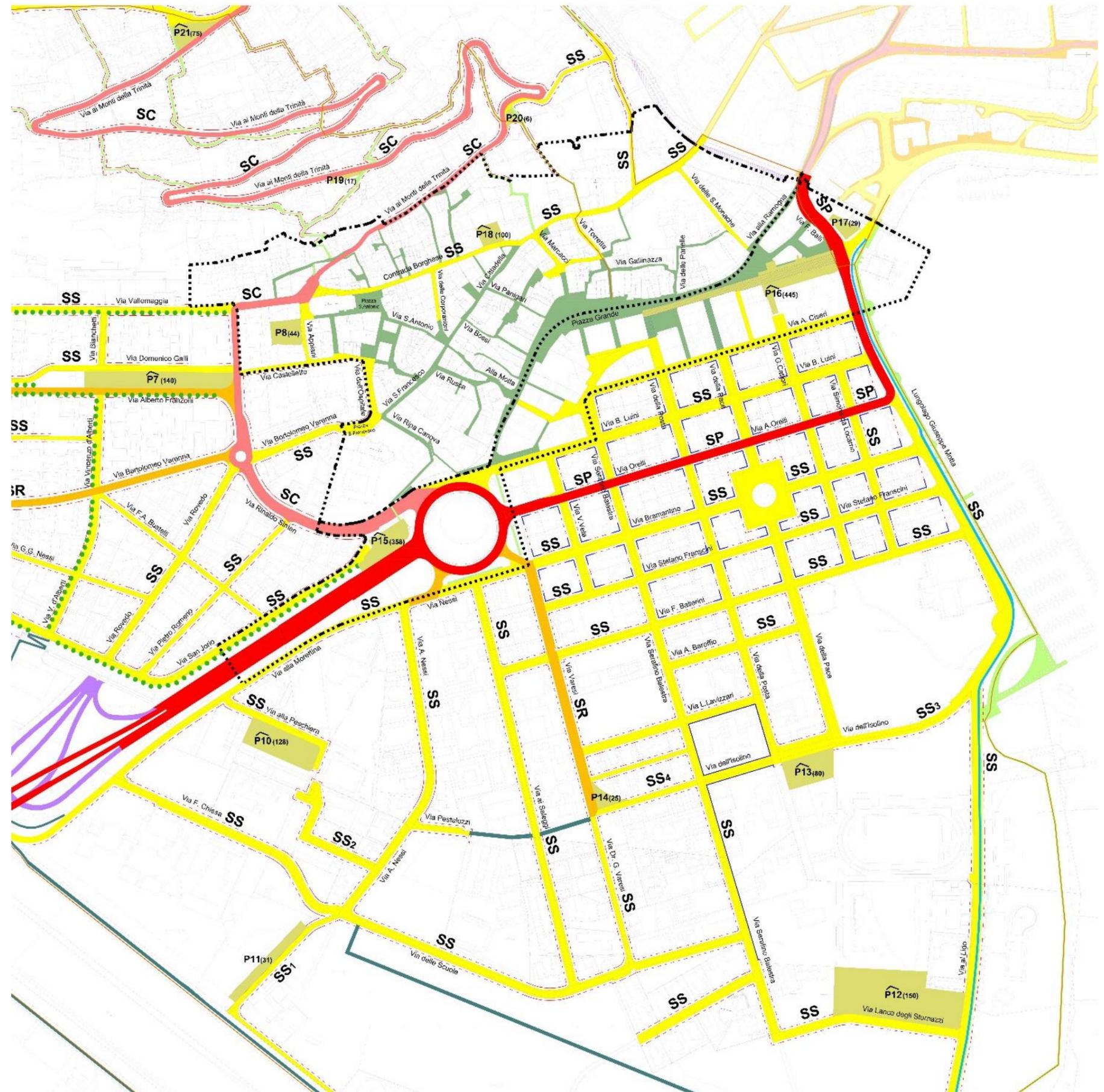
### ANALISI PIANO DI TRAFFICO

Dall'analisi del piano del traffico della Città di Locarno emerge chiaramente il ruolo centrale rivestito dall'asse Via G. Motta - Via Orelli - Piazza Castello, classificato come asse strutturante principale della rete viaria, con spiccato orientamento per il traffico di transito; a cui si affianca Via Varesi, strada di collegamento interna, riconosciuta come elemento portante della viabilità e accessibilità del quartiere nuovo di Locarno.

In questo contesto, Via Bramantino riveste la funzione di **strada di servizio locale**, interna del quartiere Rusca. Il suo dimensionamento attuale (calibro libero variabile tra 4,65-9,00m) risulta tuttavia non proporzionato alle reali esigenze di circolazione veicolare del comparto.

Questa configurazione apre quindi a una concreta opportunità di ripensare l'assetto attuale di Via Bramantino, con la possibilità di implementare il concetto di «strada ciclabile» a favore di relazioni utilitarie in bicicletta funzionali, sicure e attrattive.

- Strada principale —
- Strada di collegamento —
- Strada di servizio —
- Pista ciclabile —



## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

### ANALISI PIANO DI CARICO - TFM 2017 actual. 2025

L'analisi del traffico medio giornaliero ripreso dal MCT 2017 e attualizzato sulla base della recente campagna di monitoraggio evidenzia in maniera significativa l'andamento dei flussi veicolari lungo Via Bramantino e lungo le strade adiacenti del quartiere Rusca.

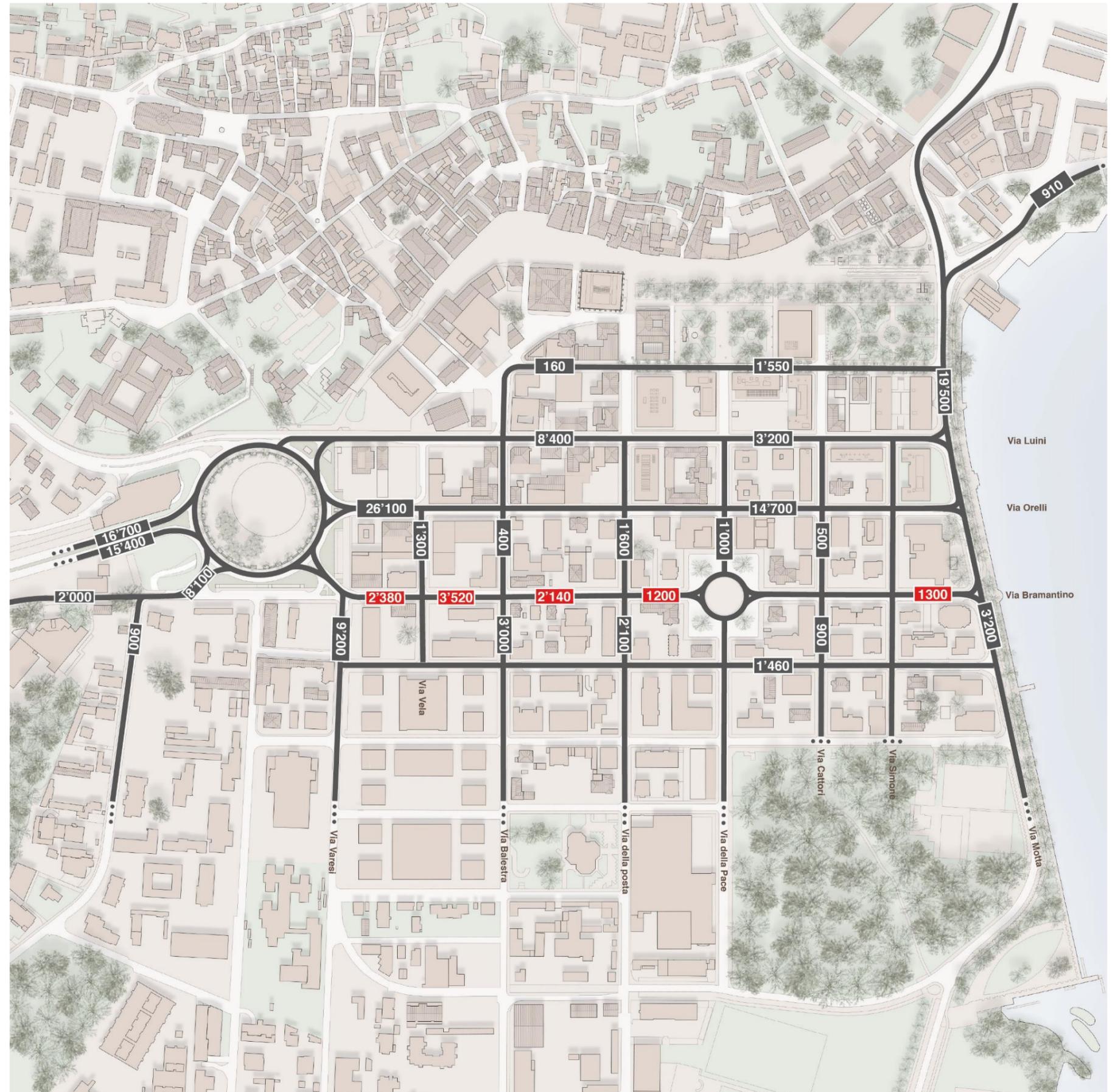
Procedendo da Est verso Ovest, si osserva un incremento progressivo del volume di traffico su Via Bramantino: da 1'300 veicoli giornalieri lungo il segmento lato lago, oltre 3'000 v/g in corrispondenza dell'incrocio con Via Balestra e 2'000 v/g all'innesto su Via Varesi verso la rotonda di Piazza Castello.

Tale variazione conferma il ruolo funzionale che il segmento Ovest di Via Bramantino ricopre come collegamento tra il quartiere Rusca e il resto della Città, in particolare in relazione alla sua connessione con le principali direttrici urbane. Al contempo, il confronto con Via Orelli, che registra volumi di traffico oltre i 25'000 v/g, contribuisce a marcare ulteriormente la gerarchia stradale attualmente in vigore.

**L'utilizzo attuale di Via Bramantino, e l'entità dei flussi di traffico censiti lungo il suo tracciato, sono coerenti con i requisiti minimi suggeriti per una sua rivalutazione come asse strutturante della rete ciclabile.**

**La sperimentazione di una strada ciclabile lungo questo asse è pertanto sostenibile; il volume di traffico censito non pregiudica la sicurezza dell'utenza e la funzionalità della rete ciclabile.**

**Di riflesso, tale misura costituisce un'opportunità concreta per riequilibrare l'uso dello spazio pubblico, rafforzare la mobilità sostenibile e migliorare la qualità urbana del quartiere Rusca.**



## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

### CRITICITÀ

#### • Entrata Ovest 1

Lungo il segmento compreso tra Via Vela e Via Varesi, il transito veicolare è possibile a senso unico in direzione della rotonda di Piazza Castello, con controsenso ciclabile autorizzato con demarcazione al suolo di una corsia ciclabile.

Tale gestione non permette alle bici di utilizzare l'intero sedime stradale (come auspicato dal concetto «strada ciclabile»), ma impone la gestione canalizzata del flusso lungo la direttrice Ovest-Est.

L'implementazione del concetto «strada ciclabile» resta tuttavia possibile, prendendo come spunto lo studio pilota Mulhauserstrasse a Basilea.

#### • Incrocio Via Bramantino - Via Balestra 2

A questo nodo la presenza di uno STOP e di un marciapiede passante impongono la perdita di precedenza su Via Bramantino a favore di chi transita su Via Balestra.

Tale configurazione non permette alla strada ciclabile di mantenere la priorità lungo tutto il suo tracciato.

In fase di sperimentazione, a fronte degli importanti oneri necessari per un eventuale riconfigurazione del nodo, si ritiene accettabile mantenere l'assetto attuale e di conseguenza interrompere la priorità del flusso ciclabile.

La funzionalità della strada ciclabile resta invariata.



## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

### CRITICITÀ

#### • Piazza Pedrazzini ③

La gestione a rotatoria del flusso veicolare sulla piazza, comporta un possibile punto di conflitto tra ciclisti e traffico veicolare, ma soprattutto la perdita di precedenza per tutti i flussi in entrata al nodo.

Come evidenziato nello studio pilota condotto su Erlachstrasse a Berna, la presenza di una rotonda lungo un asse configurato con strada ciclabile non rappresenta di per sé un problema. Nel caso concreto, la gestione a rotatoria è stata mantenuta e la priorità del flusso ciclabile interrotta.

Anche nel caso di Via Bramantino, nel contesto sperimentale, si ritiene accettabile mantenere la gestione attuale delle circolazioni sulla Piazza Pedrazzini e di interrompere conseguentemente la priorità del flusso ciclabile. La funzionalità della strada ciclabile resta invariata.

#### • Entrata Est ④

L'assetto attuale dell'innesto di Via Bramantino sul Lungolago Motta non favorisce una gestione adeguata del flusso ciclabile verso la ciclopiista che si sviluppa su sedime proprio lungo lago.

Per implementare il concetto di strada ciclabile e garantire il buon esito della sperimentazione, occorre sviluppare una soluzione transitoria funzionale, che permetta al flusso ciclabile di attraversare Via Motta in sicurezza e riconoscere il percorso. La presenza di una fermata BUS sul lato a lago di Via Motta va considerata adeguatamente.



## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

### POTENZIALITÀ

#### • Suddivisione assi mobilità

Grazie all'implementazione a titolo sperimentale di una strada ciclabile su Via Bramantino, la Città di Locarno potrà beneficiare di una chiara e coerente organizzazione funzionale della mobilità.

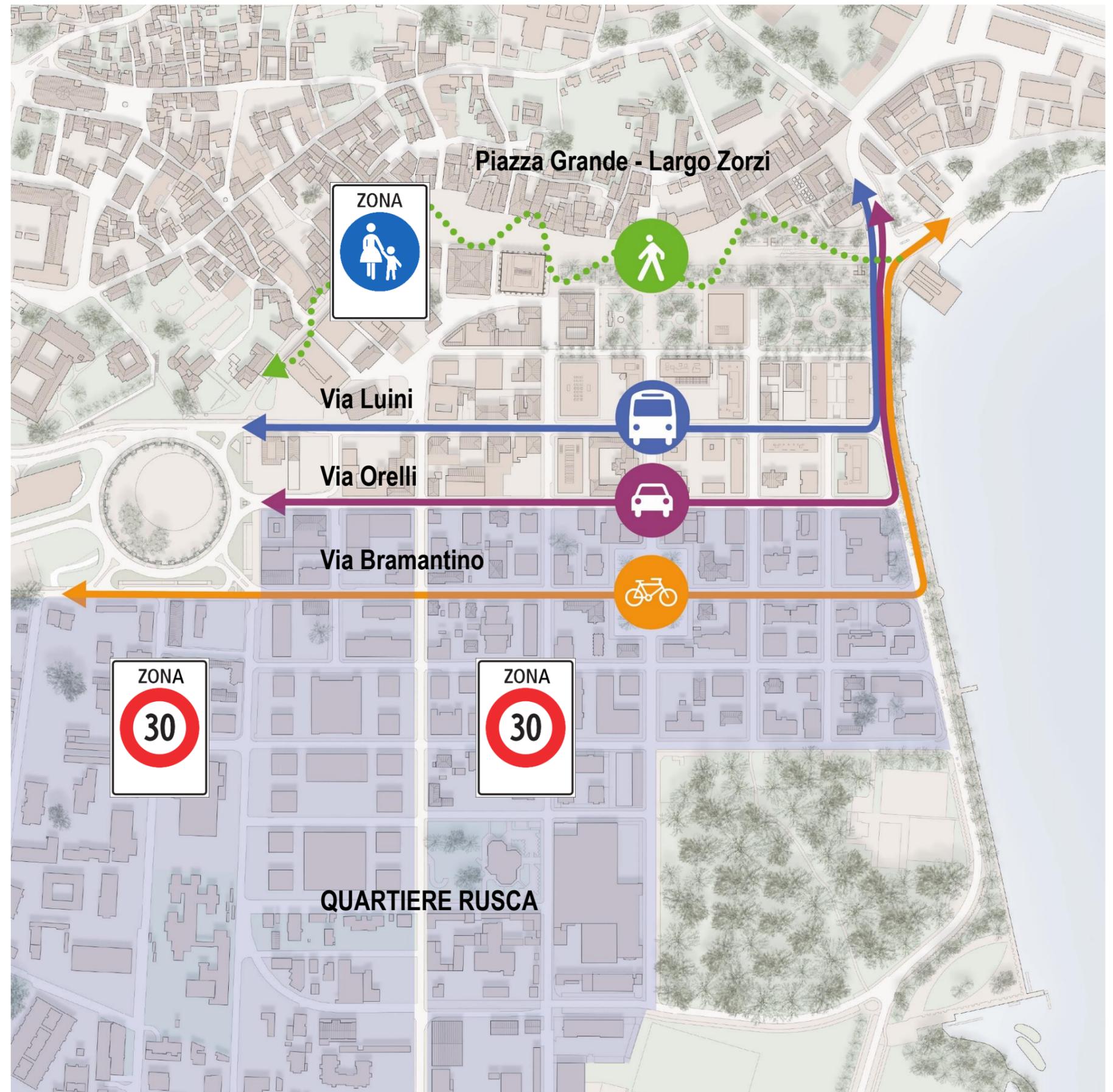
Essa definisce **4 assi paralleli, distinti per utenza:**

- Largo Zorzi - Piazza Grande: asse dedicato alla mobilità pedonale e alla fruibilità a piedi del centro storico e commerciale della città;
- Via Luini: asse dedicato alla mobilità sostenibile, ed in particolare al trasporto pubblico su gomma;
- Via Orelli: asse dedicato al traffico motorizzato;
- Via Bramantino: asse dedicato alla mobilità ciclabile, in particolare per gli spostamenti utilitari.

Tale organizzazione risulta pertanto particolarmente favorevole all'implementazione di una strada ciclabile su Via Bramantino, in quanto gli assi destinati al TP pubblico e al traffico motorizzato, scorrono paralleli a quest'ultima e non interferiscono con il tracciato interessato dalla sperimentazione.

#### • ZONA 30

Via Bramantino è già inserita nel comparto di ZONA 30 del Quartiere Rusca; **si tratta di una condizione che agevola la sperimentazione della strada ciclabile.**



## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

### CONCETTO D'INTERVENTO

L'intervento sperimentale su Via Bramantino si inserisce coerentemente nel quadro strategico della mobilità sostenibile previsto dal Masterplan Regione Energia Verbano e dalla strategia PALoc 5.

Via Bramantino rappresenta un **collegamento chiave per la rete ciclabile utilitaria** della Città, come pure di tutto l'agglomerato di Locarno.

Il concetto di intervento sviluppato ai fini della sperimentazione si articola su 3 misure principali:

1. SEGNALAZIONE PORTE D'ENTRATA
2. SEGNALAZIONE INCROCI INTERNI
3. SEGNALAZIONE INTERRUZIONI PUNTUALI

### RISPETTO DEI REQUISITI

#### REQUISITI PRINCIPALI

**Coerenza con Masterplan Regione Energia Verbano:** la sperimentazione su Via Bramantino di una strada ciclabile si allinea a quanto previsto dal Masterplan e ne riprende il tracciato ciclabile prioritario.

**Allineamento alla strategia ciclabile PALoc 5:** la sperimentazione è coerente con l'impostazione ritenuta dal PALoc 5 e con le misure settoriali ML 35.6 e ML 35.7.

**Inserimento nella rete dei percorsi ciclabili pianificati:** Via Bramantino è già parte integrante della rete cantonale dei percorsi ciclabili del Locarnese; la sperimentazione ne rafforza la sua funziona.

**Interesse pubblico:** l'intervento promuove una mobilità sostenibile e migliora l'accessibilità al polo urbano per gli spostamenti ciclabili utilitari.

### RISPETTO DEI REQUISITI

#### REQUISITI FISICI / SPAZIALI

**Strada rettilinea:** la strada si sviluppa con tracciato rettilineo e non presenta pendenze significative.

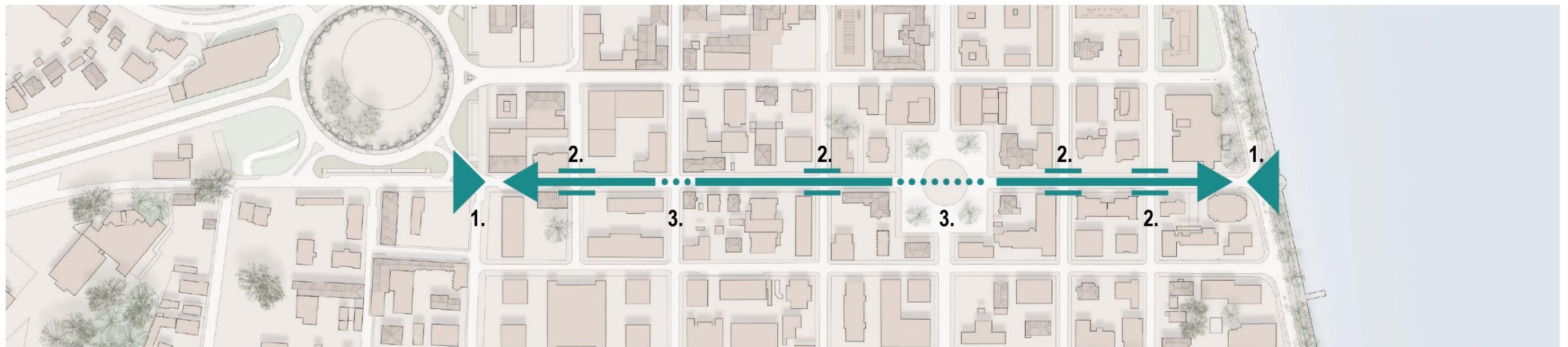
**Buona visibilità:** tutte le intersezioni possono beneficiare di buone condizioni di buona visibilità.

**Larghezza carreggiata sufficiente:** il calibro libero di Via Bramantino varia tra 4,65-9,00m, ed è pertanto adeguato per garantire la percorrenza auto-bici in condivisone, nelle due direzioni di marcia.

#### REQUISITI FUNZIONALI

**Adeguate volume di traffico:** il flusso di veicoli censito è compatibile con la percorrenza auto-bici in condivisone.

**Contesto favorevole:** il regime di ZONA 30 e il doppio senso di marcia sono condizioni ideali.



## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

### MISURE DI SEGNALETICA E DEMARCAZIONI

Per la fase di sperimentazione si propone l'adozione dei seguenti elementi:

#### SEGNALETICA ORIZZONTALE

- Pittogramma bici (dim. 200x200cm) di colore giallo su superficie rettangolare di colore verde RAL 6018 (dim. 300x400cm), da applicare sulla pavimentazione in entrata alla strada ciclabile (materiale plastico a freddo bicomponente).
- Pittogrammi bici 200x200cm di colore giallo da applicare sulla pavimentazione in corrispondenza delle intersezioni, con l'obiettivo di evidenziare la direttrice principale della strada ciclabile.

#### SEGNALETICA VERTICALE



- Segnale 3.01 «dare precedenza» da prevedere in corrispondenza degli innesti su Via Bramantino di Via della Posta, Via G. Cattori, Via Simone da Locarno.

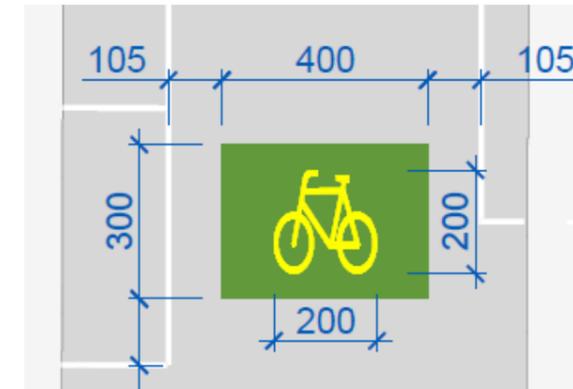
#### SCELTA DEL COLORE



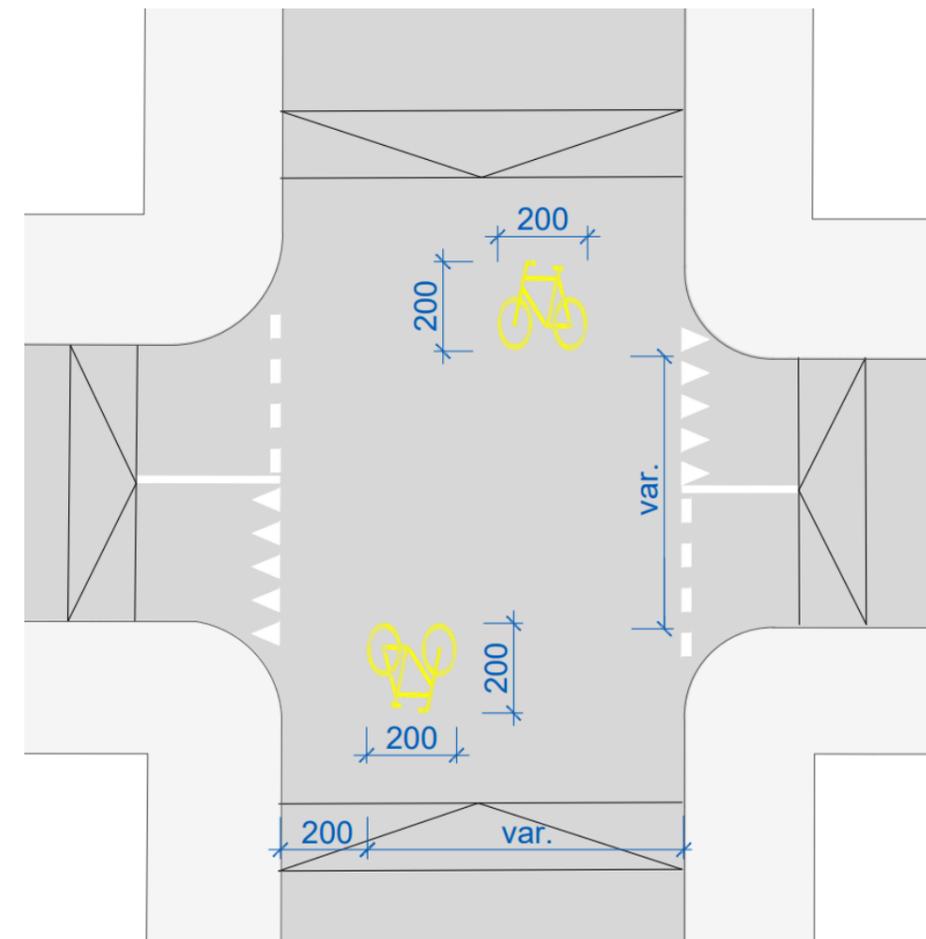
Vista la sperimentazione di un nuovo concetto di gestione della mobilità ciclabile, a fronte dell'assenza di norme e direttive specifiche a livello federale, si ritiene importante riflettere sul colore da adottare onde proporre una demarcazione chiara, comprensibile e facilmente riconoscibile da parte dell'utenza.

Nei limiti concessi della norma VSS 40 214 «Pianificazione delle superfici stradali colorate» è ritenuto il **colore verde RAL 6018**.

#### SEGNALETICA ORIZZONTALE



Segnaletica orizzontale porte d'entrata



Segnaletica orizzontale intersezioni

## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

### PANNELLO INFORMATIVO

#### OBIETTIVO

Vista la sperimentazione di un nuovo concetto di gestione della mobilità ciclabile, in assenza di disposizioni di legge per un'eventuale segnaletica verticale specifica, si ritiene importante segnalare l'inizio della zona interessata dalla sperimentazione con un **pannello informativo**.

Tale pannello è inteso a orientare l'utenza, sul significato di «strada ciclabile», sulla durata della sperimentazione e sulle regole di comportamento.

Onde uniformare segnaletica e demarcazioni, la scelta del colore di fondo del pannello deve richiamare quello previsto per i pittogrammi al suolo, ossia colore verde RAL 6018.

#### TIPOLOGIA

Dimensioni: 100 x 70 cm

Materiale: pannello metallico con pellicola non riflettente

Colore: verde RAL 6018

#### POSIZIONE

Da prevedere in entrata a Via Bramantino, da Via Varesi, Via S. Balestra, dalla Piazza Pedrazzini e dal Lungolago G. Motta.



Proposta di pannello informativo

## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

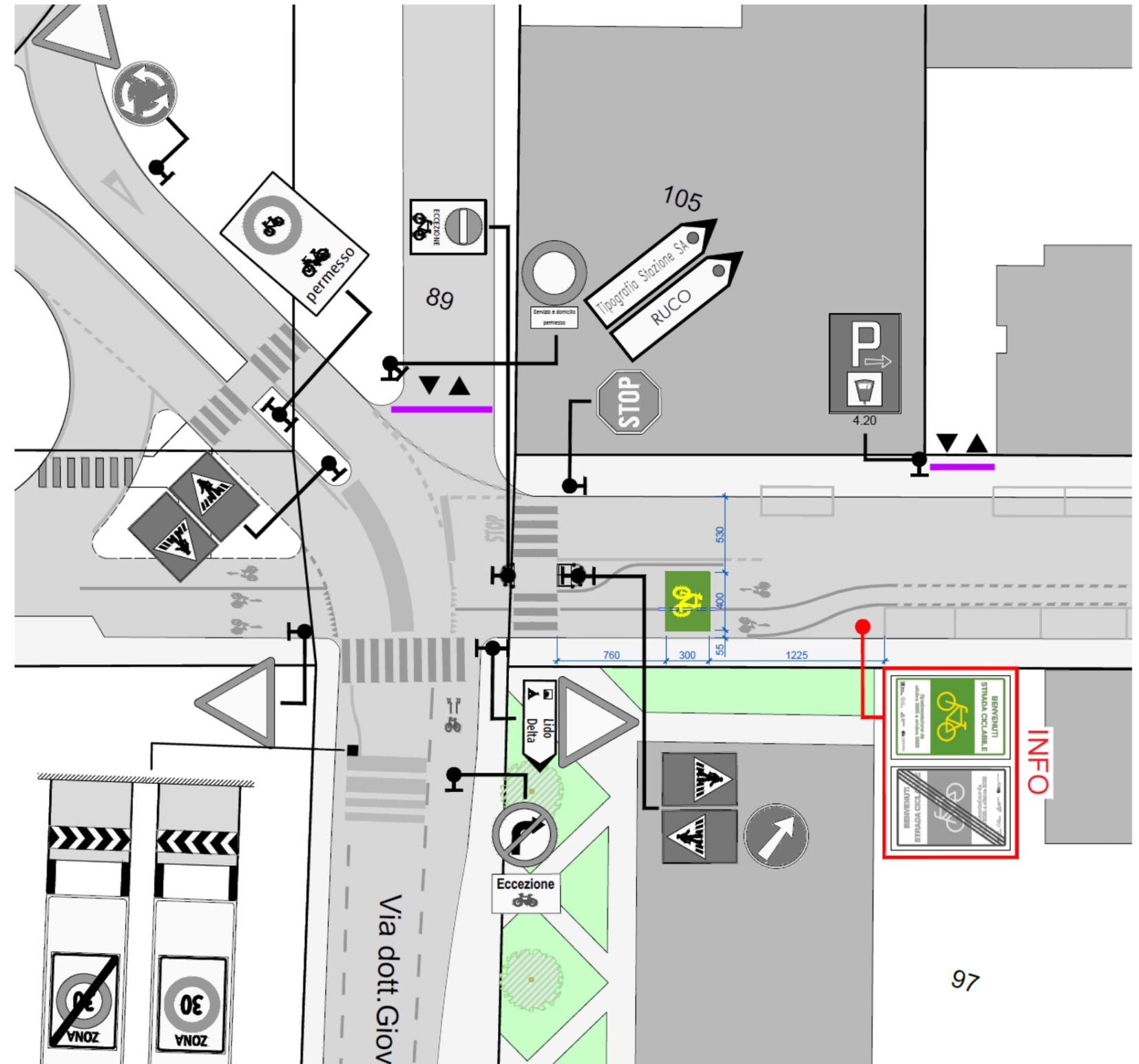
### APPLICAZIONE \_ ENTRATA OVEST

#### CRITICITÀ

Transito veicolare a senso unico, controsenso ciclabile autorizzato: tale gestione non permette alle bici di utilizzare l'intero sedime come auspicabile.

#### SCELTA PROGETTUALE

Mantenimento gestione attuale flussi: senso unico veicolare, controsenso ciclabile; introduzione del pittogramma «strada ciclabile» in entrata, dopo l'incrocio in direzione lago.



## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

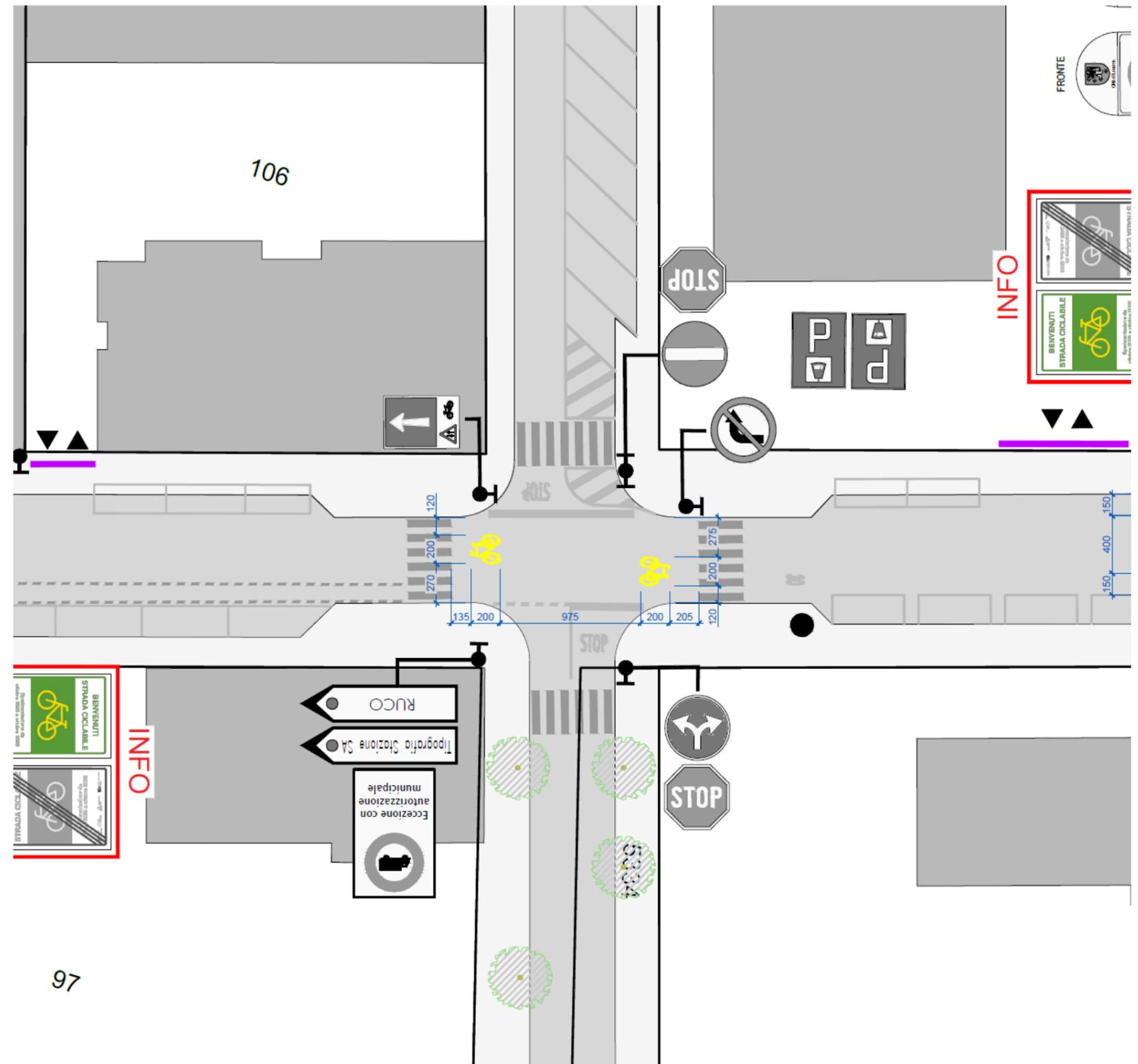
### APPLICAZIONE \_ INCROCIO BRAMANTINO-VELA

#### CRITICITÀ

Nessuna criticità riscontrata; lo stop esistente agevola l'implementazione della strada ciclabile.

#### SCELTA PROGETTUALE

Posa di pittogrammi bici 200x200cm di colore giallo in corrispondenza dell'incrocio con Via Vela, con l'obiettivo di evidenziare la direttrice principale della strada ciclabile.



## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

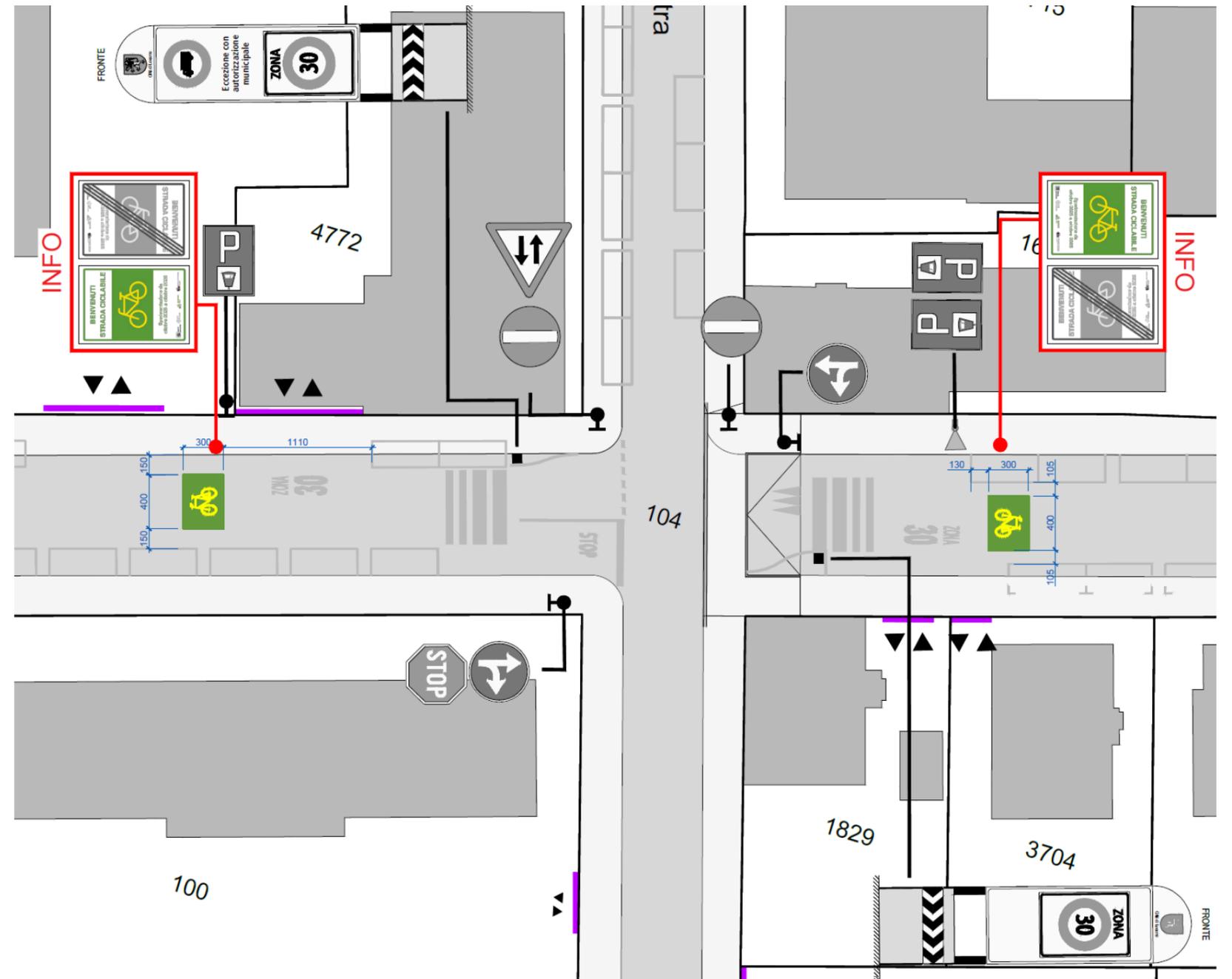
### APPLICAZIONE \_ INCROCIO BRAMANTINO-BALESTRA

#### CRITICITÀ

Stop e marciapiede passante impongono la perdita di precedenza su via Bramantino: impossibilità di mantenere la priorità per la strada ciclabile.

#### SCELTA PROGETTUALE

A fronte degli importanti oneri necessari per riconfigurare l'incrocio, si ritiene accettabile mantenere l'assetto attuale e interrompere la strada ciclabile.



## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

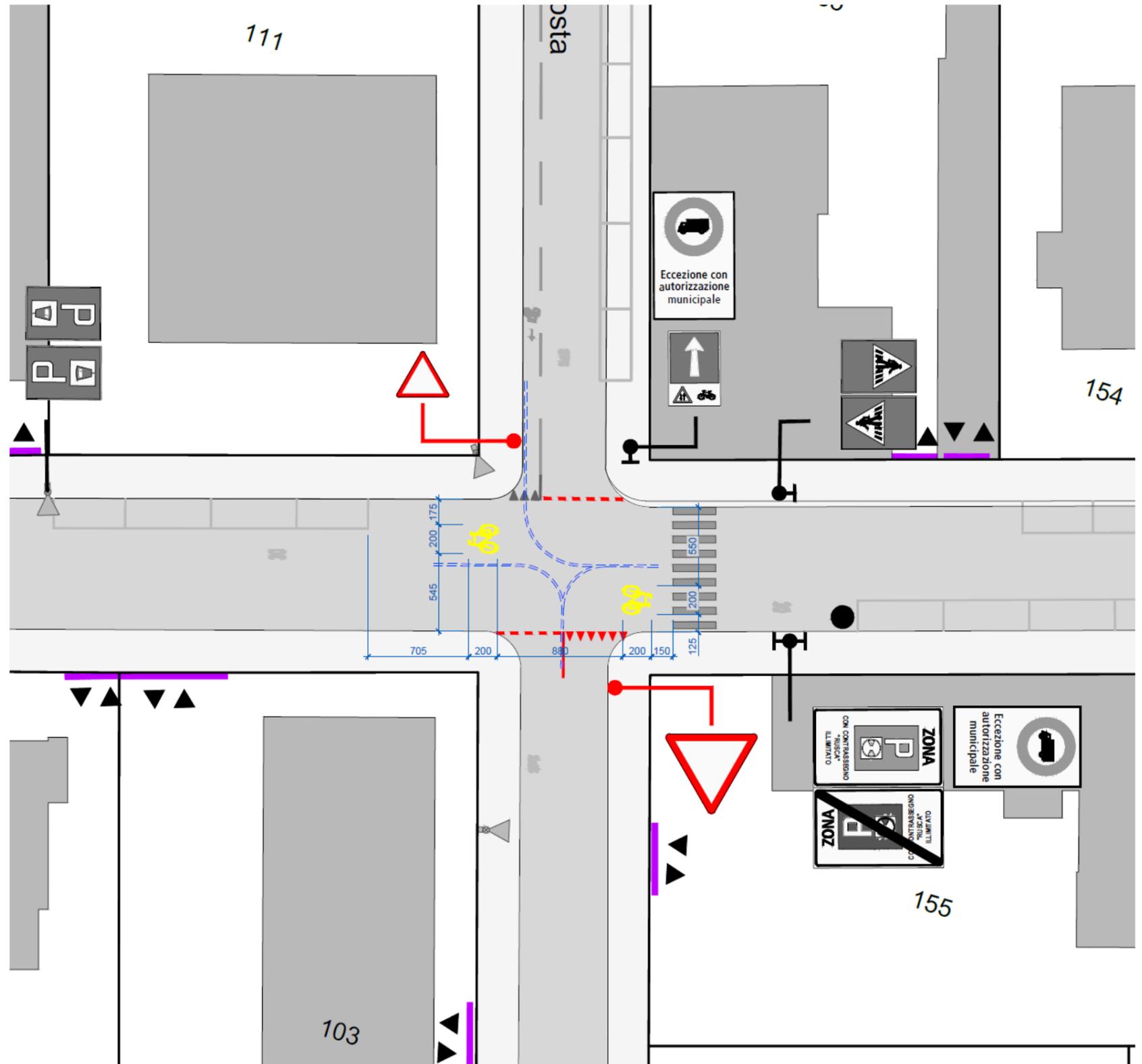
### APPLICAZIONE \_ INCROCIO BRAMANTINO-DELLA POSTA

#### CRITICITÀ

L'incrocio attuale prevede la precedenza da destra sia su via Bramantino che su via della Posta.

#### SCELTA PROGETTUALE

Modifica precedenze al nodo; continuità alla strada ciclabile con posa segnaletica «dare precedenza» agli innesti di Via della Posta; posa di pittogrammi bici 200x200cm di colore giallo con l'obiettivo di evidenziare la direttrice principale della strada ciclabile.



## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

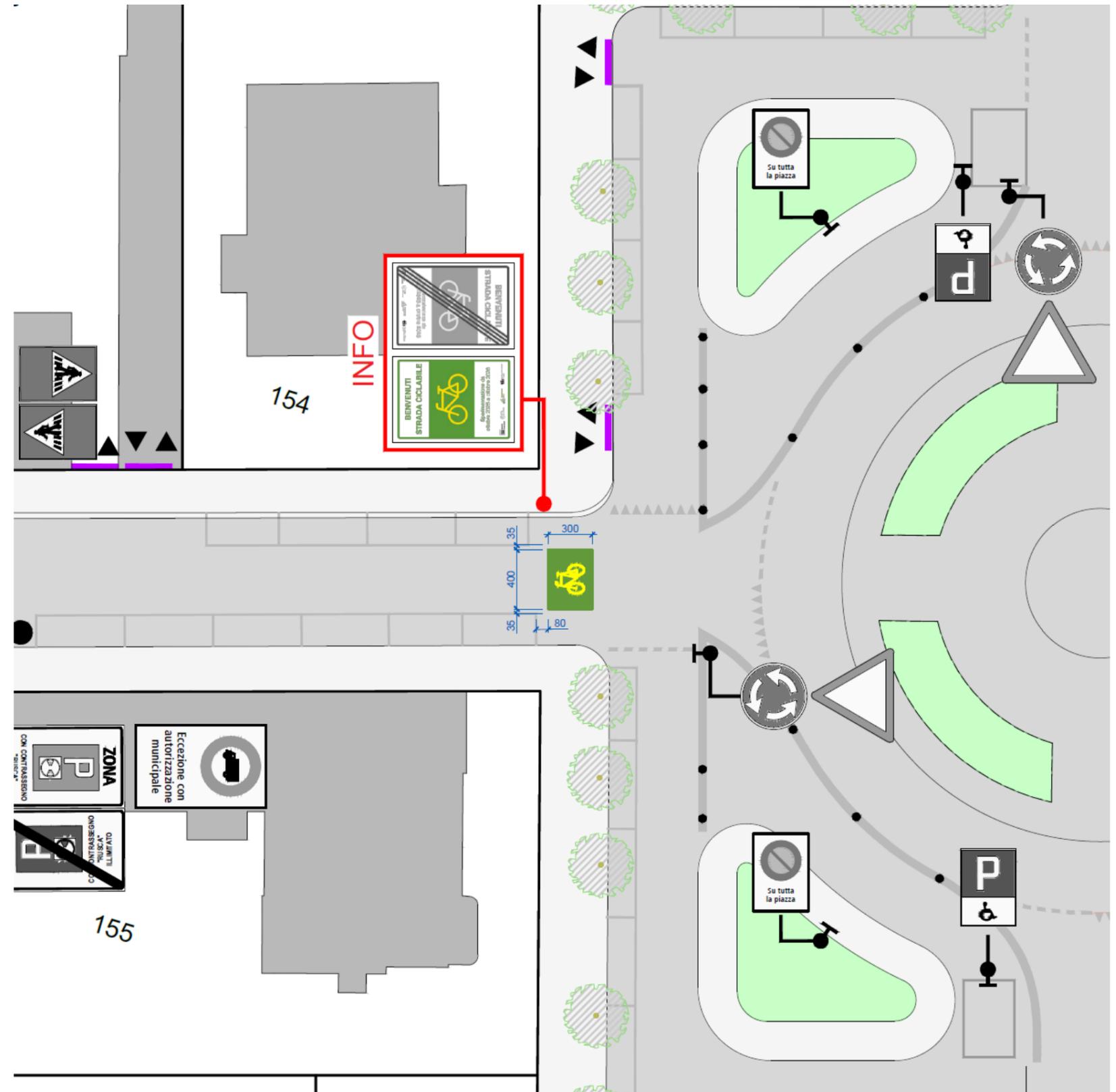
### APPLICAZIONE \_ INNESTO PIAZZA PEDRAZZINI

#### CRITICITÀ

La rotatoria determina un possibile punto di conflitto con la strada ciclabile, soprattutto per la perdita di precedenza per tutti i flussi in entrata al nodo.

#### SCELTA PROGETTUALE

Si ritiene accettabile mantenere l'assetto attuale e interrompere la strada ciclabile; demarcazione pittogrammi «strada ciclabile» su via Bramantino in uscita da P.za Pedrazzini.



## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

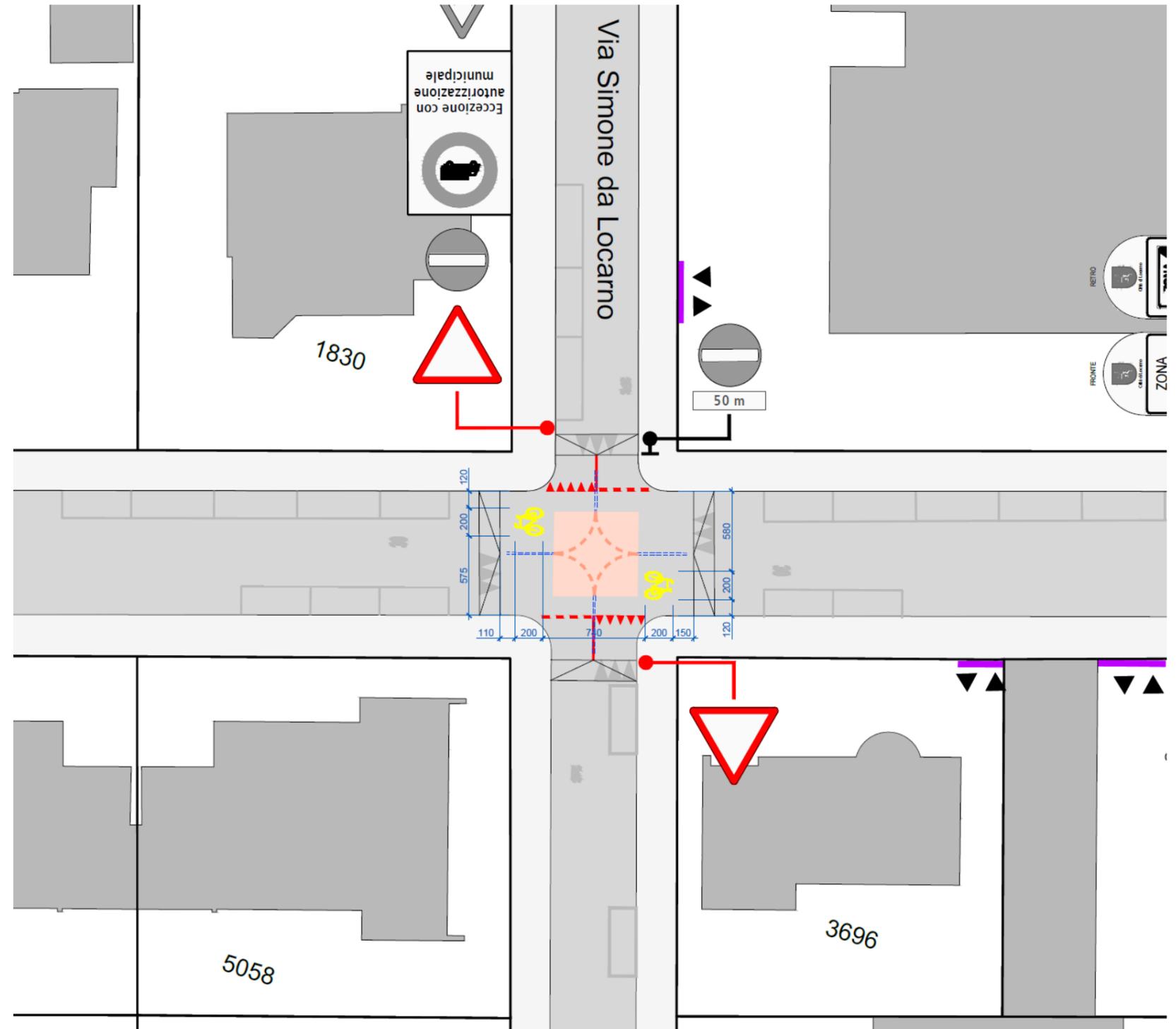
### APPLICAZIONE \_ INCROCIO BRAMANTINO-SIMONE DA LOCARNO

#### CRITICITÀ

L'incrocio attuale prevede la precedenza da destra sia su via Bramantino che su via Simone da Locarno.

#### SCELTA PROGETTUALE

Modifica precedenze al nodo; continuità alla strada ciclabile con posa segnaletica «dare precedenza» agli innesti di Via S. da Locarno; posa di pittogrammi bici 200x200cm di colore giallo, con l'obiettivo di evidenziare la direttrice principale della strada ciclabile.



## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

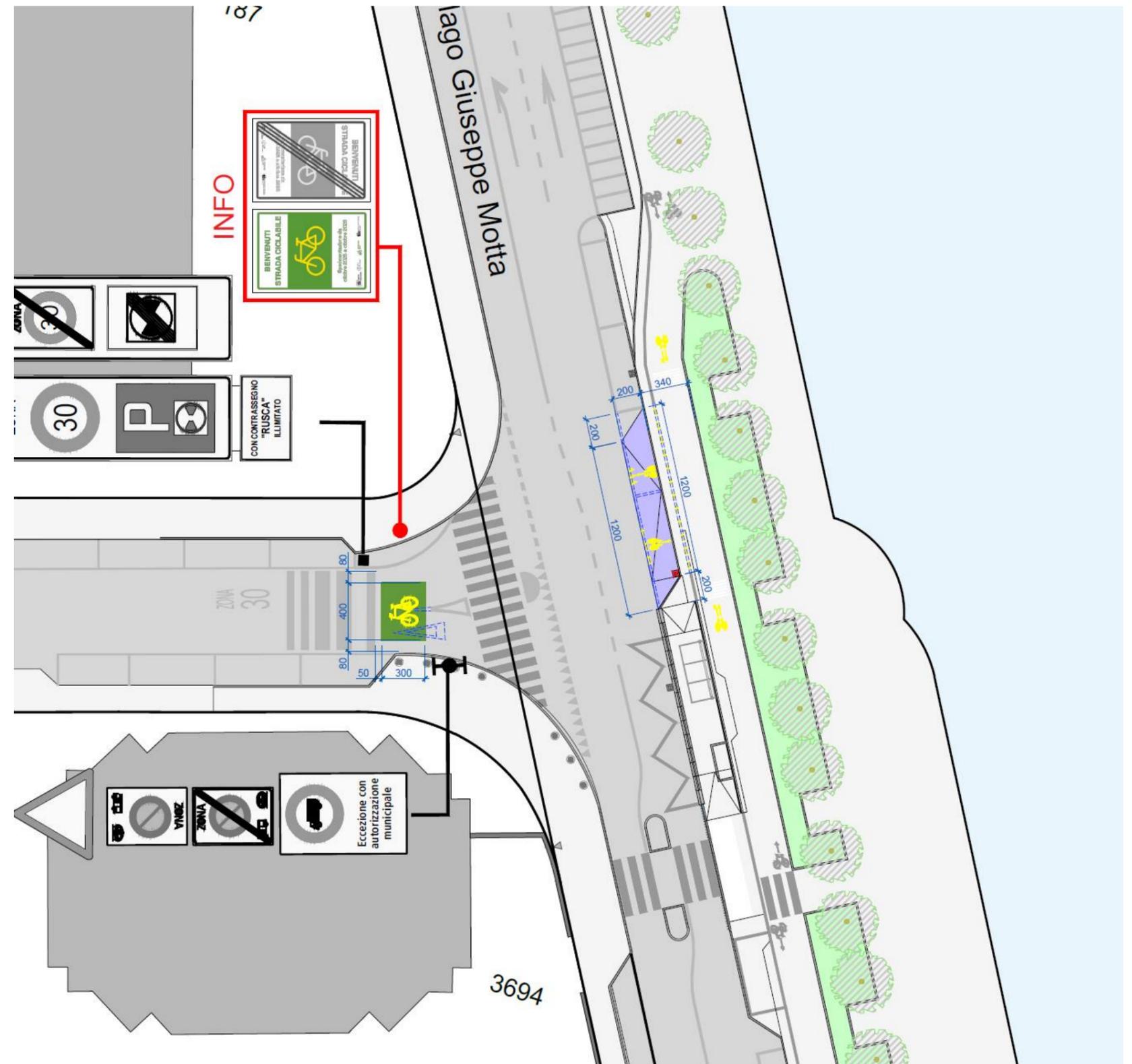
### APPLICAZIONE \_ ENTRATA EST

#### CRITICITÀ

La situazione attuale non favorisce una gestione adeguata del flusso ciclabile tra via Bramantino e la pista già presente sul Lungolago Motta

#### SCELTA PROGETTUALE

La soluzione transitoria propone di eliminare **2 posteggi pubblici longitudinali** e creare un raccordo provvisorio tramite rampa in asfalto bituminoso, così da agevolare il passaggio dei cicli e garantire la transizione da/per la pista ciclabile a lago.



## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

### VALUTAZIONE COSTI +/-20% PER L'IMPLEMENTAZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE

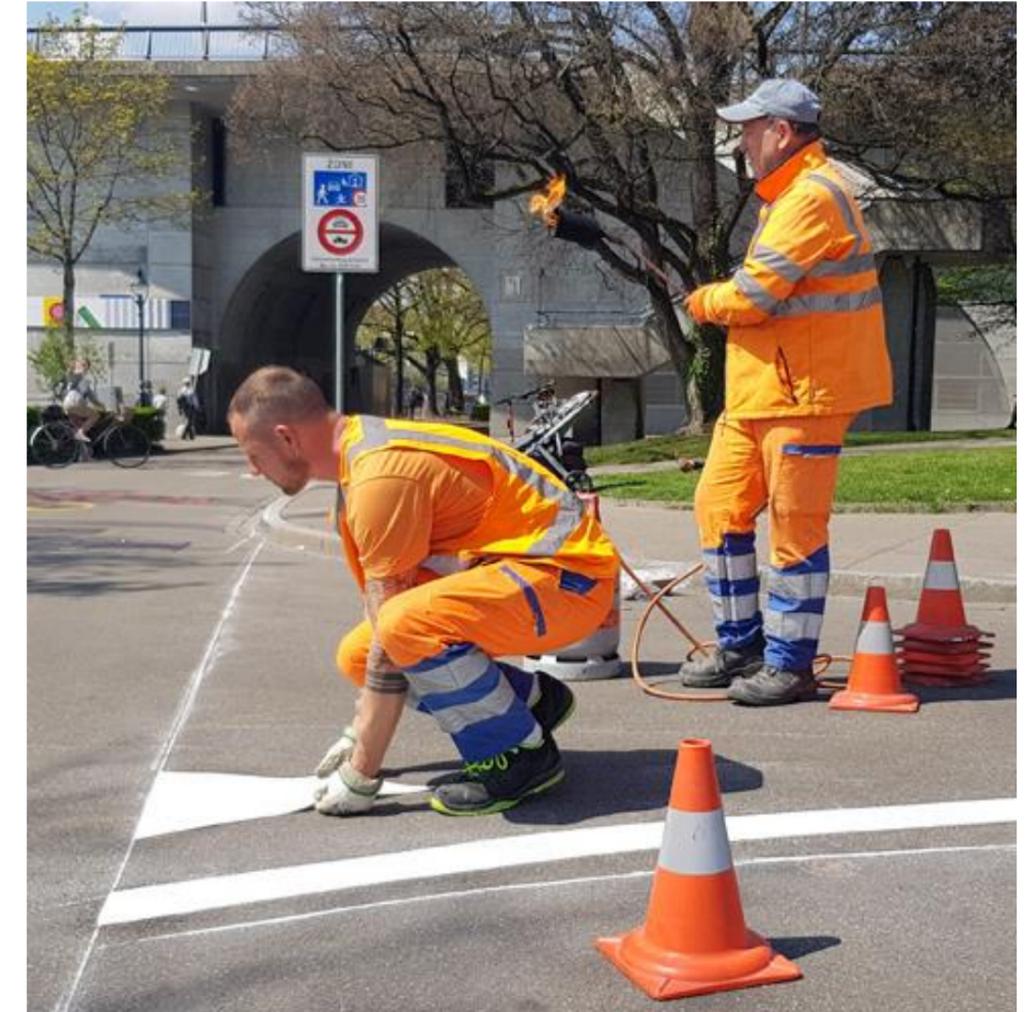
	Prezzo unitario	Quantità	TOTALE CHF
<b>SMANTELLAMENTO</b>			<b>1'800.00</b>
Rimozione demarcazioni superfici	60	10 m2	600.00
Rimozione demarcazioni linee	20	60.00 ml	1'200.00
<b>OPERE DI SEGNALETICA VERTICALE</b>			<b>19'250.00</b>
Cartello 3.02 "Dare precedenza per bici" (fornitura)	750	1 pz	750.00
Pannello informativo "strada ciclabile"/"fine strada ciclabile" (fornitura)	900	12 pz	10'800.00
Cartello "Attenzione nuova gestione viaria" (fornitura)	900	5 pz	4'500.00
Basamento (elemento in cemento 40x40x40cm) per posa segnali	200	16 pz	3'200.00
<b>OPERE DI SEGNALETICA ORIZZONTALE</b>			<b>9'560.00</b>
Demarcazione superfici colorate verdi in materiale plastico a freddo bicomponente	90	72 m2	6'480.00
Pittogramma "bici giallo" dimensione 200 x 200 cm	120	14 pz	1'680.00
Pittogramma "bici giallo" dimensione 185 x 85 cm	90	4 pz	360.00
Demarcazione 6.13 Linea di attesa (triangoli)	15	22 pz	330.00
Ritocco segnaletica orizzontale "quadrati rosa profido"	90	4 m2	360.00
Demarcazioni linee 6.12 Linea longitudinale continua + 6.16 Linee guida	10	35 pz	350.00
<b>OPERE DI GENIO CIVILE</b>			<b>4'160.00</b>
Impianto e segnaletica di cantiere	800	1 gl	800.00
Raccordo rampa in asfalto inclusa scarifica e posa miscela bituminosa AC 11 N	120	28 m2	3'360.00
<b>TOTALE PARZIALE</b>			<b>34'770.00</b>
<b>IVA 8.1%</b>			<b>2'816.37</b>
<b>TOTALE PER L'IMPLEMENTAZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE</b>			<b>37'586.37</b>



## 05 | SPERIMENTAZIONE VIA BRAMANTINO

### VALUTAZIONE COSTI +/-20% PER LO SMANTELLAMENTO DELLA SPERIMENTAZIONE

	Prezzo unitario	Quantità	TOTALE CHF
<b>SMANTELLAMENTO SPERIMENTAZIONE</b>			<b>4'960.00</b>
<i>Rimozione demarcazioni superfici</i>	60	72 m2	4'320.00
<i>Rimozione demarcazioni linee e triangoli</i>	20	32.00 ml	640.00
<i>Rimozione segnaletica verticale compreso palo e basamento</i>	100	16 pz	1'600.00
<i>Demolizione raccordo rampa in asfalto e ripristino pavimentazione</i>	120	28 m2	3'360.00
<b>RIPRISTINO OPERE DI SEGNALETICA ORIZZONTALE</b>			<b>2'800.00</b>
<i>Ripristino demarcazioni linee</i>	20	140.00 ml	2'800.00
<b>TOTALE PARZIALE</b>			<b>7'760.00</b>
<b>IVA 8.1%</b>			<b>628.56</b>
<b>TOTALE PER LO SMANTELLAMENTO DELLA SPERIMENTAZIONE</b>			<b>8'388.56</b>

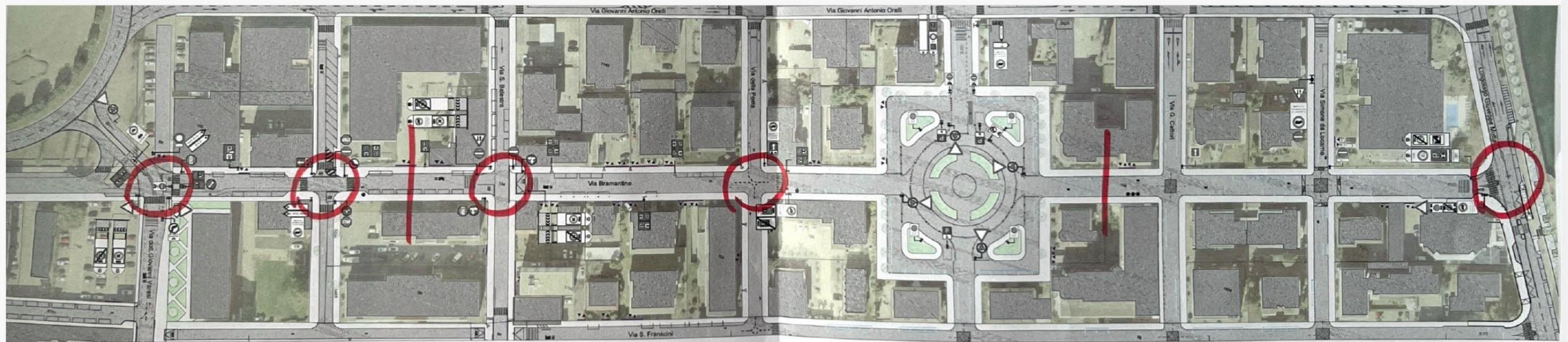


### RICAPITOLAZIONE COSTI +/-20% IMPLEMENTAZIONE + SMANTELLAMENTO

<b>TOTALE (PARZIALE 1 + 2)</b>		<b>42'530.00</b>
<b>IVA 8.1%</b>		<b>3'444.93</b>
<b>TOTALE VALUTAZIONE DEI COSTI +/-20%</b>	<b>CHF</b>	<b>45'974.93</b>



### MONITORAGGIO SU VIA BRAMANTINO



#### OBIETTIVI

Identificazione volumi di traffico ciclabile e veicolare, prima, a metà e al termine della sperimentazione.

#### METODO DI RILEVAMENTO

- Posa di 5 Scout della Sezione della mobilità agli incroci di via Bramantino con via Varesi, via Vela, via Balestra, via della Posta e il Lungolago Motta.
- Posa di 2 contatori in sezione forniti dallo Studio Allievi in via Bramantino tra via Vela e via Balestra, rispettivamente, tra Piazza Pedrazzini e via Cattori.
- Il rilevamento è previsto a settembre 2025 (prima dell'avvio pianificato della sperimentazione a ottobre 2025), in primavera 2026 (a metà sperimentazione) e a settembre 2026 (al termine sperimentazione).



#### SONDAGGIO TRA L'UTENZA

- Nella seconda parte della sperimentazione è prevista la realizzazione di un sondaggio per raccogliere le opinioni sia degli utenti in bicicletta che degli automobilisti
- Le interviste verranno svolte fermando gli utenti in bicicletta e in automobile. La durata dell'intervista dovrà essere piuttosto breve (2-3 minuti, max. 5 minuti).
- Luogo, data e modalità verranno chiarite in base ai primi risultati dei conteggi e in accordo con la polizia comunale. Si ipotizza l'impiego di 1/2 intervistatori con tablet/smartphone in alcune fasce orari.

## 06 | MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE

### COMUNICAZIONE

#### OBIETTIVI

- Informare la popolazione sull'avvio e sugli obiettivi della sperimentazione.
- Orientare l'utenza sul corretto utilizzo di una strada ciclabile.

#### FASI DI COMUNICAZIONE

- Conferenza stampa all'avvio della sperimentazione, (entro fine settembre 2025).
- Pannelli informativi all'inizio e alla fine della strada ciclabile.

- Pagina web dedicata sul sito della Città di Locarno (con riferimento anche sul sito del DT), in cui si spiega in dettaglio il progetto e si offre l'opportunità all'utenza di segnalare eventuali problemi.
- Comunicato stampa d'aggiornamento a metà progetto (eventualmente dopo i primi risultati del conteggio) e in cui si comunica l'avvio del sondaggio tra l'utenza.
- Comunicato stampa a fine sperimentazione, in cui si condivideranno i risultati e si farà un accenno sulle successive tappe.

