



Piazza Grande 18  
Casella postale  
6601 Locarno  
Telefono 091 756 31 11  
Fax 091 756 32 61  
e-mail [citta@locarno.ch](mailto:citta@locarno.ch)

Ns. rif. 487/MG/lf

Locarno, 24 maggio 2013

Gentile Signora  
Annamaria FERRIROLI  
Via Patocchi 19  
6605 Locarno Monti

**Interrogazione 20 novembre 2012 “Problematica concernente la situazione di pericolo e di grave disagio agli utenti causata dal transito dei veicoli pesanti, dalla larghezza massima di oltre m 2.40, segnatamente autobus della linea 2, Locarno, Orselina, Brione S/M delle FART e di autocarri sulla via ai Monti e su via alla Basilica”**

Gentile Signore, Egregi Signori,

alle domande da voi poste nell'Interrogazione indicata in calce rispondiamo come segue. Per completare l'informazione alle domande specifiche che seguono, premettiamo che nel corso della seduta del Consiglio Comunale del 9 febbraio 2009 un'interpellanza di allora poneva degli interrogativi praticamente identici a quelli sollevati nella presente Interrogazione. In quell'occasione, rispondendo all'interpellante, veniva già specificato (sulla base di quanto riferito dalla FART) che su tutta la linea 2 la strada è abilitata alla circolazione di automezzi di 2.55 metri di larghezza e di 10.50 m di lunghezza e che la scelta dei nuovi autobus aveva tenuto conto di queste dimensioni autorizzate ed aveva comportato dapprima l'analisi di mercato. Parallelamente la scelta dei mezzi si era basata su uno studio delle esigenze di esercizio dando la preferenza a veicoli con pianale ribassato poiché la linea 2 è utilizzata da spesso anziani e con mobilità limitata. La risposta del Municipio segnalava però anche che in futuro sarebbe auspicabile, in fattispecie come queste, un maggior coinvolgimento della Città quanto meno nell'informazione in caso di sostituzione dei bus. Nella risposta di allora il Municipio precisava poi di avere chiesto alla direzione delle FART di sensibilizzare in modo particolare gli autisti della linea 2 in merito a pedoni, automobilisti e incroci dei veicoli su questa particolare linea.

**1. Il Municipio non ritiene opportuno intervenire presso le Fart affinché sulla tratta della linea 2 vengano usati bus dalla larghezza massima di m 2.40?**

Il Municipio ha verificato presso l'azienda la questione posta nella domanda. La FART precisa che la scelta di Bus della larghezza di m 2.55, e più precisamente del tipo di veicolo a pianale ribassato come quelli attualmente circolanti, è stata fatta poiché se gli stessi fossero limitati ad una larghezza massima di m 2.40, offrirebbero una capacità di posti seduti e totali inferiori. Pertanto, per rispondere ai bisogni dell'utenza si è optato per mezzi della larghezza maggiore.

**2. Data la particolarità della via ai Monti non si ritiene di vietare il transito a tutti i veicoli della larghezza massima superiore di m 2.40?**

Fatta la premessa che il Municipio non è l'autorità competente per vietare il transito di veicoli sulla base di scelte tecniche prese da un'azienda esterna all'amministrazione, la FART ha precisato che la scelta di autobus da 2.55 m di larghezza è stata ponderata dopo aver verificato presso il Servizio cantonale delle strade le misure permesse (lunghezza, larghezza e peso) sulle tratte servite dalla Linea 2.

**3. Corrisponde al vero che la scelta per l'acquisto dei bus che circolano sulla collina locarnese è stata fatta tenuto conto del minor prezzo dei bus larghi 2.55 rispetto a quelli di m 2.40, tralasciando criteri ben più importanti e prevedibili relativi le situazioni di disagio e di pericolo verificatisi puntualmente sin dalla loro messa in esercizio?**

L'azienda ha sottolineato che gli autobus sono stati acquistati procedendo con un appalto pubblico secondo le norme previste dal Concordato Intercantonale sugli Appalti Pubblici – CIAP. I limiti geometrici del veicolo imposti ai concorrenti erano di una larghezza massima di 2.55 m e di una lunghezza massima di 10.5 m (corrispondenti ai limiti permessi dalla strada in questione). I concorrenti sono stati liberi di presentare il miglior compromesso tra dimensione del veicolo e capacità di trasporto, considerando che il veicolo, per motivi di comodità verso l'utenza, doveva essere a pianale ribassato. Dei quattro concorrenti che hanno consegnato l'offerta, nessuno ha offerto un veicolo con una larghezza inferiore a 2.55 m.

Il Municipio, preso comunque atto dei disagi e delle difficoltà oggettive riscontrate dagli utenti, ritiene che si sarebbe potuta anche valutare l'opzione di un veicolo più stretto.

**4. Siccome trattasi di servizio pubblico, sovvenzionato dai comuni e dal cantone, sarebbe giusto, prima di mettere in circolazione su una determinata tratta un tipo di veicolo, sentire il parere delle autorità locali (Polizia - Ufficio tecnico), che meglio conoscono il territorio?**

Come esposto alla domanda 2, prima di procedere all'acquisto dei mezzi è stato preventivamente consultato il Servizio cantonale delle strade per determinare i limiti geometrici imposti dalla strada e dalla tratta in questione. Al di là degli aspetti puramente tecnici, va rimarcato che le FART sono radicate nel territorio da decenni e pertanto conoscono la tipologia dell'utenza e le caratteristiche stradali in cui operano, per cui le scelte fatte sono finalizzate alle particolarità e necessità effettive.

**5. Considerato che il problema si pone anche durante l'incrocio dei bus del medesimo servizio di linea (ascendente e discendente), non si potrebbero pianificare gli orari in modo diverso?**

Va precisato che gli orari sono allestiti in accordo con il Cantone e strutturati in modo tale da garantire un servizio a orario cadenzato e spesso in coincidenza con altre linee. L'invio di due autobus è quindi necessario, a meno di voler togliere diverse corse, e questo andrebbe a discapito del servizio che si vuole rendere ai cittadini. Secondo quanto asserito dalla FART, l'incrocio di due autobus FART non è un problema, ed è compito dei loro



autisti professionisti - così come degli altri autisti di mezzi pesanti (autocarri) - effettuarlo in modo appropriato, come di regola avviene.

**6. Per un futuro prossimo, non ritiene il Municipio di valutare, oltre la sostituzione dei mezzi di trasporto, pure la possibilità di modificare il percorso della linea 2, facendo circolare, almeno un paio di corse al giorno sulla parte alta della collina dove risiedono numerose persone in età avanzata e che non dispongono di mezzi di trasporto privati?**

Il Municipio sostiene appieno la sua richiesta di modificare il percorso della Linea 2, in particolare in relazione alle corse sulla parte alta della collina. Infatti, si è già da tempo attivato presso il Cantone per ovviare a questa problematica. Sulla base di un'interrogazione del 2010 dell'allora Consigliere Comunale Fabio Clerici (vedi allegato) il Municipio ha incontrato a due riprese i vertici della FART e a seguito di questi incontri ha inoltrato ai servizi competenti del Cantone (Sezione della mobilità) una richiesta all'autorità cantonale per sviluppare una linea di trasporto pubblico che collegasse la parte alta della Città con il resto del nostro agglomerato. La FART confermava allora la propria disponibilità ad approfondire la tematica, sottolineando come la richiesta di una nuova impostazione della Linea 2 dovesse scaturire da una precisa volontà da parte dei Comuni della zona urbana in stretta collaborazione col Cantone (vedi allegato).

Come potete desumere dalla risposta data dal Cantone (vedi lettera allegata) la posizione dell'autorità cantonale era ed è quella di privilegiare una strategia dei trasporti pubblici che rientri nel piano globale della mobilità del Locarnese nell'ambito del PALOC (Programma di agglomerato del Locarnese), cioè del progetto di carattere locale e regionale voluto dalla Confederazione per prevenire le difficoltà future nei trasporti e negli insediamenti urbani, ma soprattutto per garantire la coordinazione fra i trasporti e lo sviluppo insediativo (urbanizzazione). Pertanto è in questo contesto che il Cantone prenderà in considerazione anche le misure per meglio servire vari quartieri della Città, tra cui anche la Linea 2 della FART che collega la Città con Orselina e Brione s/M. A titolo conclusivo ci preme ricordare che nelle nostre richieste al Cantone, avevamo anche proposto di istituire già nell'estate 2012 (a titolo transitorio e/o sperimentale) una linea che collegasse meglio la parte alta della Città col resto dei quartieri, ma il Cantone ha ritenuto più opportuno concentrare le risorse e le priorità sul PALOC ai sensi indicati sopra. Il Municipio ha comunque deciso di ribadire questa richiesta al Dipartimento del Territorio per verificare se è possibile anticipare alcune misure previste nel PALOC.

Vogliate gradire, gentili signore ed egregi signori, cordiali saluti.

Per il Municipio

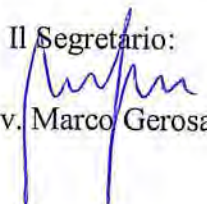
Il Sindaco:

dr. avv. Carla Speziali



Il Segretario:

avv. Marco Gerosa



Allegati: citati

Annamaria Ferrioli  
Consigliera comunale PLR  
Via Patocchi 19  
6605 Locarno Monti

Locarno, 20 novembre 2012

Lodevole  
Municipio di Locarno  
Palazzo Marcacci  
6600 Locarno

Onorevole signora Sindaco, Onorevoli signori Municipali,

avvalendoci delle facoltà concesse dall'art. 66 della Legge Organica comunale, inoltriamo la seguente:

## INTERROGAZIONE

**relativa alla problematica concernente la situazione di pericolo e di grave disagio agli utenti causata dal transito dei veicoli pesanti, dalla larghezza massima di oltre m 2.40, segnatamente autobus della linea 2, Locarno, Orselina, Brione S/M delle FART e di autocarri sulla via ai Monti e su via alla Basilica.**

Da ormai alcuni anni, a seguito dell'ammodernamento del parco veicoli, le Fart circolano con Bus dalla larghezza di m 2.55.

Premettiamo che, di fatto, la legge sulla circolazione stradale permette la circolazione di veicoli di tali dimensioni.

E' noto a tutti gli abitanti della collina locarnese che l'incrocio con i mezzi succitati diventa un'operazione difficoltosa e a volte pericolosa, sia per gli autisti dei mezzi pesanti sia per i conducenti di veicoli leggeri, oltre che generare sentimenti di paura e di ansia per i passeggeri dei bus.

Innumerevoli sono i casi dove si sono formate lunghe colonne, per non parlare degli incidenti, fortunatamente risoltisi fino ad oggi con un solo leggero ferimento di una persona anziana e gli altri con soli danni materiali; l'ultimo in ordine di tempo è avvenuto il 15 novembre u.s., alle ore 8.40, all'altezza del condominio Uto Ring. Esito: traffico paralizzato a causa della presenza di un bus di linea in fase discendente e un autocarro in fase ascendente, il Bus mentre si apprestava alla fase di retromarcia urtava leggermente la barriera di protezione; stessa sorte per il conducente di un automobile che per scansare indietreggiava e rovinava il paraurti contro il muro.



In considerazione di quanto esposto, chiediamo:

1. Il Municipio non ritiene opportuno intervenire presso le Fart affinché sulla tratta della linea 2 vengano usati bus dalla larghezza massima di m 2.40?
2. Data la particolarità della via ai Monti non si ritiene di vietare il transito a tutti i veicoli della larghezza massima superiore di m 2.40?
3. Corrisponde al vero che la scelta per l'acquisto dei bus che circolano sulla collina locarnese è stata fatta tenuto conto del minor prezzo dei bus larghi 2.55 rispetto a quelli di m 2.40, tralasciando criteri ben più importanti e prevedibili relativi le situazioni di disagio e di pericolo verificatisi puntualmente sin dalla loro messa in esercizio?
4. Siccome trattasi di servizio pubblico, sovvenzionato dai comuni e dal cantone, sarebbe giusto, prima di mettere in circolazione su una determinata tratta un tipo di veicolo, sentire il parere delle autorità locali (Polizia - Ufficio tecnico), che meglio conoscono il territorio?
5. Considerato che il problema si pone anche durante l'incrocio dei bus del medesimo servizio di linea (ascendente e discendente), non si potrebbero pianificare gli orari in modo diverso?
6. Per un futuro prossimo, non ritiene il Municipio di valutare, oltre la sostituzione dei mezzi di trasporto, pure la possibilità di modificare il percorso della linea 2, facendo circolare, almeno un paio di corse al giorno sulla parte alta della collina dove risiedono numerose persone in età avanzata e che non dispongono di mezzi di trasporto privati?

Con ossequio.

Annamaria Ferriroli

<i>Annunziata</i>	
<i>Maria</i>	
<i>Vicini-Mariani</i>	
<i>Giuseppe</i>	
<i>Foto</i>	
<i>Anna</i>	
<i>Anna</i>	

Fabio Clerici  
Via ai Saleggi 33  
6600 Locarno

Locarno, 10 novembre 2009



Lodevole  
Municipio di Locarno  
6600 Locarno

Onorevoli signora Sindaco  
Onorevoli signori Municipali

Avvalendomi della facoltà concessa dalla legge e dal regolamento comunale, inoltro la seguente

## Interpellanza

### Potenziamento Trasporto Pubblico – Zona Quartiere Nuovo

La zona del quartiere nuovo nel corso degli ultimi anni è stata caratterizzata da un'intensa attività di opera edilizia e turistica che ne determinano, per questa ragione, anche una forte connotazione quale micro fulcro d'offerta turistico – ricreativa.

Tale fervore realizzativo non ha, tuttavia, trovato parallelamente riscontro in termini di soluzioni indirizzate verso la mobilità sostenibile intesa come offerta alternativa e sostitutiva del trasporto privato.

Tre fattori, in primis, dimostrano che un potenziamento della rete urbana sia in termini di cadenza oraria che di rifacimento eventuale della linea specifica sono altamente auspicabili.

Il primo si focalizza sul marketing territoriale, inteso in termini di sviluppo degli investimenti, quale strumento atto all'individuazione e adozione di politiche in grado di migliorare i livelli competitivi raggiunti; come avvio e conseguimento di iniziative per rimuovere/mitigare i punti di debolezza interna, così da migliorare la qualità complessiva dello sviluppo locale. Diventa allora fondamentale nel determinare il successo di un territorio rispetto ad altri la predisposizione di opportune politiche, che assicurino il proseguimento del percorso di sviluppo all'interno dei processi di trasformazione in atto come quelli testé citati.

Le azioni di marketing vanno, quindi, orientate puntando ad una politica di promozione e "vendita" del modello di sviluppo seguito e in atto. Lo scopo di tale politica è ovviamente quello di puntare all'attrazione di iniziative imprenditoriali, dell'Amministrazione comunale, che portino maggiore qualità, accentuata specializzazione e valore aggiunto facendo così rafforzare il tessuto economico esistente e che è il risultato di una politica di sviluppo locale lungimirante.

Ma questa politica che "riposiziona" il territorio, deve basarsi su due cardini ben precisi: le preferenze dei cittadini e le necessità di mercato.

Il secondo è direttamente collegato a parte delle soluzioni auspiccate dal primo fattore.

In effetti, anche la città di Locarno, in termini di sensibilità ambientale, ha adottato e sta adottando scelte ben precise.

Molte di queste sono contenute negli obiettivi e nelle linee guida dell' "European Energy Award" (Associazione città dell'Energia) che premia appunto quelle città che si adoperano in favore di un utilizzo razionale, in senso lato, di tutte le fonti energetiche.

Ebbene, una delle componenti importanti, per ottenere l'ambito Label, è quello di studiare sistemi di mobilità sostenibili all'interno di misure definite, tecnicamente, di marketing della mobilità.

Ecco che si viene a parlare di mobilità combinata e, in qualche modo, di catena dei servizi ( in termini di offerta del Trasporto Pubblico).

Questo secondo fattore ha quindi introdotto l'ultimo e finale ma non certo in termini di importanza. La zona del Quartiere nuovo deve interagire con quelle limitrofe. A livello di offerta ricreativa e turistica, non si può non soffermarsi sul fatto che il nascente LidoLocarno dovrà essere supportato e meglio connesso con zone della città cruciali in termini soprattutto di spostamento.

In tal senso, il potenziamento auspicato della linea dovrà influenzare o essere influenzato anche dai flussi generati dalla sempre più crescente offerta, (studenti e persone che si spostano tutti i giorni dalla zona del quartiere nuovo in direzione stazione FFS) in termini di trasporto pubblico e turistico che la TILO e Rallaway, con le sue prossime offerte particolari, avranno per questa struttura fiore all'occhiello di tutta la regione e non solo.

In considerazione di quanto sopra esposto chiedo al Lodevole Municipio quanto segue:

- 1) A quando l'avviamento di uno studio inerente l'eventuale potenziamento della cadenza della linea FART che attualmente percorre tale quartiere?
- 2) Verrà ridisegnata l'ubicazione delle fermate in virtù dell'attuale domanda?
- 3) Sara possibile ridefinire la promozione / informazione inerente i punti 1) e 2) anche presso l'Ente Turistico locale ed i due sportelli (FFS, FART) delle Imprese di Trasporto ubicate in zona Stazione FFS?
- 4) È possibile tenere debitamente conto, per i punti 1-3 anche del contesto turistico fortemente presente nel quartiere?  
In virtù di ciò, la "Falconeria"; il "Parco delle Camelie" e la "Passeggiata sulla Maggia" saranno inserite nel contesto generale sopraccitato?

Con Distinti Saluti.

Fabio Clerici





Piazza Grande 18  
Casella postale  
6601 Locarno  
Telefono 091 756 31 11  
Fax 091 756 32 61  
e-mail [citta@locarno.ch](mailto:citta@locarno.ch)

Ns. rif. 71/MG/it

Locarno, 4 febbraio 2011

Egregio Signor  
Fabio CLERICI  
Via ai Saleggi 33  
6600 Locarno

## **Interpellanza trasformata in interrogazione 10 novembre 2009 “Potenziamento Trasporto Pubblico – Zona Quartiere Nuovo”**

Egregio Signor Clerici,

ci riferiamo alla sua interpellanza trasformata in interrogazione il primo dicembre 2009. Alle sue domande rispondiamo poco oltre, non prima, però, di aver fatto alcune osservazioni di carattere introduttivo. Infatti, viste le tematiche da lei sollevate, si è volutamente atteso un certo lasso di tempo prima di procedere alla risposta in oggetto, in quanto come lei giustamente sottolinea nel suo scritto, la zona del Quartiere nuovo interagisce con quelle limitrofe e in particolare con quella dove è situato il Lido Locarno (CBR). Questa importante struttura dalla forte valenza turistica e ricreativa è stata inaugurata a fine ottobre 2009, appena qualche giorno prima della sua interrogazione, ed è sembrato corretto lasciare che si svolgesse almeno la prima stagione invernale/estiva proprio per valutare quegli aspetti legati al potenziamento della rete urbana o dell'eventuale rifacimento della linea specifica in base anche alla capacità attrattiva del nuovo Lido.

Inoltre nella zona da lei citata hanno sede alcune importanti aziende che partecipano al progetto relativo alla “Gestione della mobilità aziendale”. Si tratta di un importante progetto lanciato dal Dipartimento del Territorio cantonale per il tramite della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità allo scopo di sensibilizzare le aziende e studiare misure alternative all'utilizzo del veicolo privato per gli spostamenti casa-lavoro-casa e per quelli professionali. Il tutto si svolge sotto l'egida di SvizzeraEnergia che sta pure operando in quest'ambito, in particolare per quanto concerne il coinvolgimento dei Comuni. Il progetto, cui hanno aderito cinque importanti aziende ed enti cittadini, vuole raccogliere informazioni sulle abitudini dei dipendenti, nell'intento di valutarne la disponibilità a voler utilizzare nuove alternative di trasporto, ed è coordinato dal Comune di Locarno anche perché s'inserisce pienamente nel concetto di “Città dell'energia”, certificazione cui ambisce la nostra Città. Anche quest'indagine è in fase di elaborazione, pertanto non siamo ora in grado dare delle risposte definitive non disponendo attualmente di tutti gli elementi del caso.

Per quanto attiene alle sue domande puntuali, dopo aver verificato la posizione delle FART (da lei più volte citate) rispondiamo come segue:

- 1) A quando l'avviamento di uno studio inerente l'eventuale potenziamento della cadenza della linea FART che attualmente percorre tale quartiere?**



Le motivazioni addotte a favore di un incremento dell'offerta di trasporto (inteso come aumento della frequenza da un lato, ed estensione del percorso dall'altro) nella zona del Quartiere Nuovo sono senz'altro condivisibili. In qualità di ditta esecutrice, la FART conferma la propria disponibilità ad approfondire tale possibilità. La condizione è che i loro committenti di riferimento, che sono i Comuni e il Cantone, lo ritengano opportuno. Il Municipio auspica un aumento delle frequenze delle corse sul tragitto in oggetto.

**2) Verrà ridisegnata l'ubicazione delle fermate in virtù dell'attuale domanda?**

In un discorso di ridefinizione della Linea 2 (la Linea di Bus che copre il tragitto Locarno – Monti / Orselina / Brione sopra Minusio) vi sarebbe la possibilità da parte delle FART di introdurre eventuali nuove fermate, in funzione della necessità e in accordo con i Comuni e il Cantone.

**3) Sarà possibile ridefinire la promozione / informazione inerente i punti 1) e 2) anche presso l'Ente Turistico locale ed i due sportelli (FFS, FART) delle Imprese di Trasporto ubicate in zona Stazione FFS?**

Al momento di un'eventuale attuazione di un nuovo percorso della Linea 2, si provvederà anche a livello promozionale e informativo. Sono possibili varie misure, tra cui la posa di piani sinottici, cartine, indicatori di direzione, eccetera.

**4) E' possibile tener debitamente conto, per i punti 1-3 anche del contesto turistico fortemente presente nel quartiere? In virtù di ciò, la "Falconeria", il "Parco delle Camelie" e la "Passeggiata sulla Maggia" saranno inserite nel contesto generale sopraccitato?**

La ridefinizione della Linea 2 con l'introduzione di eventuali nuove fermate presuppone una fase di studio ben precisa e articolata, nella quale si terrà certamente conto anche dei punti di rilevanza turistica citati.

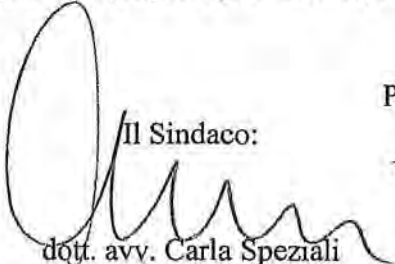
A complemento delle domande puntuali di cui sopra vanno fatte delle considerazioni di carattere generale da considerare come parte integrante della risposta. Nell'ambito di un eventuale cambiamento di percorso di una Linea urbana, occorre tenere presente tutta una serie di fattori. Infatti, questo implica degli interventi più o meno importanti a livello di infrastrutture stradali come ad esempio la soppressione o creazione di spartitraffico, l'adattamento o la creazione di corsie, l'adeguamento della segnaletica verticale/orizzontale, interventi su impianti semaforici, e altro ancora.

Le linee urbane regionali, confermano che una modifica della Linea 2 con un percorso circolare e di transito dei bus nelle due direzioni sul percorso Locarno Stazione – Brione – Orselina – Monti – Piazza Castello – Quartiere Nuovo – Centro Balneare – Locarno Stazione avrebbe il vantaggio di semplificare la Linea, migliorando la struttura d'orario e il servizio al Quartiere Nuovo.

La FART conferma la propria disponibilità ad approfondire la tematica, evidenziando tuttavia che la richiesta di una nuova impostazione della Linea 2 deve scaturire da una precisa volontà da parte dei Comuni della zona urbana (in qualità di cofinanziatori del servizio) in stretta collaborazione col Cantone.

Pertanto, poiché è intenzione del Municipio di Locarno approfondire la questione, il Municipio chiederà alle FART di attivarsi per studiare una modifica del percorso che aumenti da un lato la frequenza, e dall'altro che migliori il percorso secondo quanto indicato sopra, in modo tale che non siano pregiudicati gli attuali servizi offerti all'utenza in altri quartieri cittadini. A tal proposito si ritiene opportuno costituire un gruppo di lavoro composto da un rappresentante delle FART, dall'interrogante, e da un rappresentante del Municipio.

Voglia gradire, egregio signor Clerici, cordiali saluti.

  
Il Sindaco:  
dott. avv. Carla Speziali

Per il Municipio

Il Segretario:  
  
avv. Marco Gerosa

Piazza Grande 18  
Casella postale  
6601 Locarno  
Telefono    091 756 31 11  
Fax        091 756 32 61  
e-mail     citta@locarno.ch

Ns. rif. 872/CF/ff

Locarno, 7 dicembre 2011

**POSTA A**  
Egregio Signor  
Martino Colombo  
Capo Sezione della mobilità  
Via Lugano 23  
6501 Bellinzona

## **Sviluppo linea trasporto pubblico Quartiere Nuovo, Locarno**

Egregio signor Colombo,

la Città di Locarno ha visto nell'ultimo decennio una crescita importante di stabili abitativi posti nel cosiddetto Quartiere Nuovo, cioè nella parte di città che è cresciuta sul delta della Maggia, dopo la bonifica dei terreni, a partire dagli anni '20/'30 del secolo scorso. Il quartiere ha visto insediarsi diversi centri commerciali importanti, in particolare la Migros e la Coop, due scuole medie e il liceo cittadino, una chiesa, il nuovo Lido, il bagno pubblico, il porto, una scuola di golf, il tennis, un campeggio; vi sorge (tra le altre) una delle industrie più importanti di Locarno, la Schindler. Conseguentemente a questo sviluppo, si sono costruiti molti palazzi, alcuni di recentissima messa in opera, che hanno aumentato notevolmente il numero di famiglie e di abitanti della zona.

Per quanto concerne il trasporto pubblico, il Quartier Nuovo è servito dalla linea circolare 2 delle FART, linea che collega la città con Orselina e Brione s/Minusio. Proprio per la sua natura di circolare la percorrenza è limitata, limitatissima nei giorni festivi, malgrado sia sempre in aumento anche a Locarno l'interesse dell'utenza, all'uso dei trasporti pubblici per spostarsi o per andare a lavorare.

Un consigliere comunale, il Signor Fabio Clerici, ha inoltrato un'interrogazione al Municipio, che alleghiamo, in cui chiede che il Municipio intervenga e prenda le misure necessarie per un miglioramento e un ampliamento del servizio all'utenza. Vi sono stati due incontri con i responsabili delle FART, il direttore Caronno e il capo esercizio signor Helbling, con i quali si sono approfonditi alcuni aspetti. A seguito di questi incontri abbiamo deciso di scrivere alla Sezione della mobilità di cui Lei è caposezione per chiedere un incontro. Le ipotesi di lavoro sono due: un approfondimento con l'autorità cantonale preposta per uno sviluppo di una linea di trasporto pubblico che colleghi la parte alta della città con il Quartier Nuovo, e la richiesta che questa linea possa essere messa in esercizio a titolo sperimentale già nell'estate 2012, nel momento in cui vi è maggiore affluenza di turisti anche alle strutture balneari cittadine (bagno pubblico, lago e Lido).



All'incontro parteciperanno, per il Municipio la Vicesindaco Signora Tiziana Zaninelli, il direttore dei Servizi amministrativi Fausto Castiglione, i responsabili delle FART citati sopra e il Signor Fabio Clerici.

In attesa di un suo gradito riscontro e di una data di incontro che la preghiamo di fissare con il signor Castiglione (091/756.31.23) le inviamo, egregio signor Colombo, i nostri più cordiali saluti.

Il Sindaco:  
dott. avv. Carla Speziali

Per il Municipio

Il Segretario:  
avv. Marco Gerosa

Allegato: citato

Copia: sig. Fabio Clerici, CP 1230, 6600 Locarno

Ufficio della pianificazione  
e tecnica del traffico  
Ufficio delle infrastrutture dei trasporti  
Ufficio dei trasporti pubblici  
Via Lugano 23  
Casella postale 1066  
091 814 19 01  
091 814 49 09  
dt-sm@tich

telefono  
fax  
e-mail

Funzionario  
incaricato

Moreno Storni

telefono  
e-mail

091 814 49 10  
moreno.storni@ti.ch

Repubblica e Cantone Ticino  
Dipartimento del territorio  
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

MUNICIPIO di LOCARNO

05 GEN. 2012

Sezione della mobilità  
6502 Bellinzona

Municipio del Comune di  
Locarno  
Piazza Grande 18  
6601 Locarno

Bellinzona

2 gennaio 2012

Ns. riferimento

Vs. riferimento

## Linea di trasporto pubblico per il Quartiere Nuovo di Locarno

Signora Sindaco,  
signor Segretario, signore e signori Municipali,

ci riferiamo al vostro scritto del 7 dicembre 2011 inerente l'oggetto citato, al quale rispondiamo volentieri come segue.

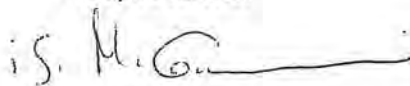
La Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, in collaborazione con il Dipartimento del territorio (DT), ha allestito nel corso degli anni 2010-2011 il Programma d'agglomerato del Locarnese (PALOC) secondo le indicazioni emanate dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2° generazione. Il Consiglio di Stato proprio recentemente, con risoluzione del 21 dicembre 2011, ha adottato il PALOC ed autorizzato il DT a trasmettere il rapporto finale alla Confederazione per la sua valutazione.

La strategia settoriale dei trasporti pubblici è parte integrante del piano globale della mobilità nell'agglomerato del Locarnese e fra le misure previste dal PALOC figurano interventi di miglioramento del trasporto pubblico. Il collegamento del Quartiere Nuovo è uno dei punti salienti su cui si fonda la strategia dei trasporti pubblici del PALOC; essa prevede infatti fra l'altro un "miglior allacciamento degli insediamenti sulle due sponde del Delta della Maggia, sia sul lato asconese (Lido di Ascona – Case Saleggi) che sul lato locarnese (Quartiere nuovo – Lido di Locarno: quartiere più popoloso della città insieme a Solduno – Campagna) garantito da due linee di collegamento con un cadenzamento di 30".

Considerato quanto precede, non è a nostro avviso opportuno addentrarsi nelle prossime settimane nello studio e nell'attuazione di un intervento volto ad istituire una linea che colleghi la parte alta della città con il Quartiere Nuovo, da attuare già nell'estate 2012 a titolo transitorio e/o sperimentale. Riteniamo infatti prioritario concentrare gli sforzi e le risorse, da oggi e fino all'orizzonte temporale per l'introduzione del PALOC (2015-18), nel miglioramento puntuale dell'offerta esistente laddove necessario e nella programmazione e preparazione degli interventi in vista dell'attuazione delle misure postulate dal PALOC tra le quali risulta pure, come indicato sopra, la soluzione per meglio servire il Quartiere Nuovo della Città di Locarno.

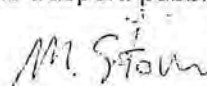
Vogliate gradire i nostri più distinti saluti.

Il Caposezione:



M. Colombo

Ufficio trasporti pubblici:



M. Storni

Copia a:

- Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, CP 323, 6601 Locarno
- Direzione FART, via Galli 9, 6604 Locarno
- Signor Fabio Clerici, CP 1230, 6600 Locarno