



Egregio Signor
Giuseppe Abbatiello

Collaboratore:

Rif:
807

Sigla:

Data: 5 settembre 2025

Interrogazione 8 agosto 2025 “Criticità viarie all’incrocio tra Via Orelli - Via Giuseppe Motta fino al Debarcadere”

Gentili Signore, Egregi Signori,

con riferimento all’interrogazione a margine, riteniamo utile evidenziare le origini dell’attuale organizzazione viaria del Lungolago Motta, partendo dall’intenzione di liberare l’area di Largo Zorzi dalla circolazione veicolare, incluso il trasporto pubblico, con l’obiettivo di valorizzare questi spazi pregiati e di destinarli maggiormente all’organizzazione di eventi e alla fruizione da parte della popolazione e dei nostri ospiti. In tal senso, il trasferimento delle linee bus su via Luini ne è stata la logica conseguenza, con risultati tutto sommato positivi, avendo potuto in questo modo gestire meglio l’aumento delle corse e dei collegamenti, dopo l’apertura della galleria di base del Ceneri. L’intera operazione è del resto stata avallata dal Legislativo, con l’approvazione del credito relativo alla riorganizzazione della tratta stradale interessata. In generale, il Municipio si ritiene soddisfatto del risultato conseguito, con alcune puntualizzazioni di cui si dirà in seguito. Nel merito dei quesiti posti, rispondiamo come segue.

1. Quali misure concrete intende adottare per affrontare e risolvere le criticità viarie oggi presenti all’incrocio tra Via Orelli e Via Giuseppe Motta?

Allo stato attuale, si ritiene non sia necessario introdurre alcuna modifica sostanziale del nodo semaforico fra via Orelli e il Lungolago Motta. È tuttavia in corso una valutazione da parte dei partner esterni per gli impianti semaforici, affinché venga verificata la possibilità di apportare dei miglioramenti a livello di fluidità del traffico, adattando i parametri attuali degli impianti semaforici in questione, rispettivamente intervenendo sulle spire collocate nell’asfalto del campo stradale.

2. Alla luce dell’esperienza odierna, come devono essere interpretate le simulazioni e i video presentati all’epoca del progetto? Con quale attendibilità possono essere oggi considerate, anche come base di riferimento per eventuali futuri interventi urbanistici e viari in città?

Le simulazioni e i video presentati durante la pianificazione di un progetto, devono essere interpretati come rappresentazioni contestualizzate nel tempo, utili per comprendere le intenzioni iniziali e l’evoluzione del progetto stesso, ma con una consapevolezza critica della loro attendibilità, soprattutto in relazione ai cambiamenti sociali, tecnologici ed economici che possono intervenire nel corso degli anni. Essi non vanno pertanto considerati come previsioni infallibili, ma piuttosto come strumenti di valutazione che possono fornire spunti interessanti per interventi futuri, tenendo conto delle nuove esigenze e delle nuove conoscenze acquisite.

Le rappresentazioni visive riflettono infatti le conoscenze, le tecnologie e le aspettative del periodo in cui sono state realizzate. Il fatto che alcune criticità emerse successivamente alla fase realizzativa, non siano state evidenziate in modo particolare nella fase progettuale, non significa

che tali simulazioni fossero errate e che in futuro non possano più essere considerate affidabili nell'ambito di nuovi interventi urbanistici e viari. Del resto, il sistema funziona nella maggior parte del tempo e solo in certi momenti critici possono verificarsi dei rallentamenti significativi che i modelli applicati non possono sempre tenere in considerazione. Va pure ricordato che la simulazione considerava pure la messa in funzione della nuova organizzazione viaria nel comparto della Stazione FFS, la cui implementazione è evidentemente ritardata.

3. Il Municipio è a conoscenza di eventuali reclami o segnalazioni ufficiali da parte di cittadini, turisti o operatori economici della zona in merito a questo incrocio? Se sì, quali?

Dalla verifica svolta presso i Servizi competenti, è emersa una sola segnalazione, giunta alla Polizia comunale, risalente allo scorso mese di marzo, tramite cui un cittadino ha segnalato eccessivi tempi d'attesa su Via Orelli. In particolare, veniva riportato che il semaforo sarebbe rimasto "sul rosso" senza motivo per 1-2 minuti, senza apparente necessità.

In seguito a questa segnalazione, sono stati contattati i nostri partner esterni per gli impianti semaforici, che hanno potuto constatare la necessità di ripristinare le spire di chiamata su Via Motta. Alcune di esse risultavano effettivamente rotte, generando una "chiamata continua". Ciò faceva sì che il semaforo in Via Motta ricevesse la fase verde senza la presenza reale di veicoli in chiamata. A seguito dell'intervento di ripristino delle spire semaforiche, avvenuto ad inizio giugno u.s., il corretto loro funzionamento dovrebbe essere stato ristabilito. Sono tuttavia ancora in corso valutazioni da parte degli operatori esterni, per garantire che non si verifichino più inefficienze o anomalie a livello di programmazione semaforica.

4. Sono stati effettuati, successivamente alla realizzazione del progetto, dei rilevamenti sul traffico reale (conteggi, tempi di attesa, flussi) in corrispondenza dell'incrocio in questione? Se sì, con quali risultati?

No, ad oggi nessun nuovo rilevamento dei transiti è stato effettuato presso il nodo semaforico tra Via Orelli e Via Giuseppe Motta, successivamente alla realizzazione del progetto. La possibilità di effettuare un nuovo rilevamento, verrà tuttavia tenuta in considerazione, qualora si dovessero constatare problematiche legate al transito dei veicoli, nonostante l'intervento tecnico di cui sopra. Non escludiamo comunque di effettuare una nuova campagna di misurazioni, adesso che l'assetto del nodo del Debarcadere è da considerare definitivo.

5. Il Municipio ritiene opportuno avviare un monitoraggio sistematico e periodico della situazione viaria lungo il lungolago, in particolare nei punti critici come questo, soprattutto durante la stagione turistica?

Lo svolgimento di monitoraggi sul transito stradale comporta un notevole impegno, sia dal punto di vista economico sia organizzativo, pertanto il Municipio ritiene che un rilevamento sistematico e periodico, avrebbe poco senso se non richiesto da reali necessità tecniche e operative, oltre a risultare economicamente giustificabile. Vale del resto la pena di ricordare che l'asse via Orelli – Lungolago Motta – viale Balli è strada cantonale e non si esclude che sia il Cantone stesso ad eseguire in futuro dei nuovi rilievi, a seconda di come si evolverà la situazione progettuale nel comparto della Stazione FFS. Per questa ragione, nella situazione attuale, non si ritiene necessario attuare un rilevamento sistematico e periodico presso lo snodo in questione.

6. È previsto o auspicabile un coinvolgimento dell'Ufficio tecnico comunale, della Polizia comunale o di esperti esterni per elaborare eventuali proposte di miglioramento viabilistico?

Come indicato sopra alla risposta 3, in caso di segnalazioni di guasti o malfunzionamenti, i Servizi del territorio unitamente alla Polizia comunale, si attivano puntualmente per verificare e se del caso risolvere le problematiche rilevate. Nel farlo, il Comune si appoggia a professionisti del ramo, che effettuano i rilevamenti e le valutazioni necessarie per il caso concreto. Lo stesso



avviene nell'ambito di progetti che prevedono modifiche a livello della viabilità cittadina. Al di fuori di queste situazioni, non si ravvede la necessità di programmare o prevedere altri studi o approfondimenti.

7. Qual è la posizione del Municipio rispetto all'impatto visivo e percettivo che queste code e congestioni generano in un'area ad alta frequentazione turistica? Sono previste azioni per migliorare l'immagine e l'esperienza degli utenti del lungolago?

Il fatto che in ambito urbano possano crearsi delle colonne stradali è abbastanza usuale in tante città, anche di grande valenza turistica, ma - a nostro avviso - ciò non disincentiva i visitatori a recarsi in questi posti. Nella fattispecie oggetto della vostra interrogazione tuttavia, il Municipio non ritiene che la situazione attuale all'incrocio fra Via Orelli e il Lungolago sia tale da pregiudicare l'immagine della Città agli occhi di residenti e visitatori. Inoltre, come abbiamo potuto illustrare sopra, misure concrete per ridurre i disagi, sono già state attuate e i Servizi preposti vigilano costantemente su eventuali segnalazioni, verificando puntualmente eventuali le problematiche riportate.

8. Il Municipio è disposto a rivedere o aggiornare i criteri di valutazione dei flussi veicolari nei futuri progetti viari, alla luce delle discrepanze riscontrate tra le simulazioni e la realtà?

Quanto viene richiesto è in realtà applicato costantemente: i modelli di calcolo vengono costantemente aggiornati ed affinati, man mano che si dispone di dati più attendibili. Questa revisione è necessaria per migliorare l'accuratezza delle previsioni e garantire la progettazione di infrastrutture stradali più efficienti e sicure. In tal senso, è sicuramente intenzione del Municipio rivedere o aggiornare i criteri di valutazione dei flussi veicolari nell'ambito dei futuri progetti viari della nostra Città.

9. Nel progetto semaforico iniziale relativo all'incrocio e al lungolago, era previsto che parte dei bus provenienti dal Debarcadere salissero verso la stazione passando da Viale Cattori. In tale ottica, la fermata situata prima del Debarcadere sarebbe stata spostata poco oltre, sul lungolago, contribuendo così – secondo quanto prospettato – a risolvere le criticità causate dall'attuale fermata provvisoria. Considerato che il progetto della nuova stazione è stato nel frattempo bocciato, come intende ora procedere il Municipio in merito alla posizione definitiva della fermata? E quali soluzioni sono previste per evitare che continui a generare congestioni all'incrocio?

In base alle valutazioni svolte, la problematica principale è legata al "ritorno" della coda di veicoli dalla Stazione FFS, specialmente negli orari di punta, con ripercussioni su tutto il sistema viario. La soppressione effettuata dal Comune di Muralto dei semafori per i pedoni alla stazione non giova d'altronde al problema delle code, in quanto un funzionamento del traffico a "singhiozzo" è più complesso da implementare negli studi dei flussi veicolari. Come abbiamo accennato nella premessa, il modello contemplava la presenza della nuova organizzazione viaria sul territorio di Muralto, con l'inserimento di due nodi semaforici che permettevano un adeguato coordinamento dei flussi. Ricordiamo infatti che tra le misure del PALoc, il Cantone prevede di realizzare una centrale di gestione di tutta la rete semaforica nell'agglomerato urbano, puntando all'ottimizzazione di tempi e flussi. In tal senso, qualsiasi soluzione che si dovesse desiderare implementare, non potrà prescindere dall'attuazione da parte del Cantone della misura di coordinamento dei semafori (centrale semaforica).

Per quanto di nostra stretta competenza, diverse soluzioni sono al vaglio dei Servizi comunali coinvolti. Tra queste, figurano l'annullamento dell'eccezione del transito per i taxi in via Luini e la riduzione dei tempi di "verde" per i bus in via Luini. La questione dei taxi era già stata sollevata in sede di collaudo del progetto per la sistemazione di Via Luini, come pure durante la costruzione della terza corsia sul Lungolago. L'implementazione dell'eccezione a favore dei taxi, è stata voluta



per non penalizzare eccessivamente questo importante servizio a favore della popolazione e dei visitatori provenienti dalle altre regioni della Svizzera e dall'estero. Nell'ottica di migliorare la situazione e ridurre i tempi di verde in uscita da Via Luini, l'opportunità di abolire questa possibilità è una delle opzioni possibili, benché la sua adozione potrebbe creare scontento per chi effettua trasporti di persone a livello professionale e per chi usufruisce di questi servizi (residenti e turisti). Va tuttavia precisato, che i tassametristi avrebbero comunque la possibilità di percorrere Via alle Monache, per raggiungere in modo ben più diretto la stazione FFS. Una simile concessione di utilizzo potrebbe eventualmente essere mantenuta anche in futuro, dopo la realizzazione del progetto di riqualificazione degli spazi pubblici compresi tra Rotonda e Largo Zorzi (progetto "La Nouvelle Belle Époque").

In merito all'uscita da Via Luini, va pure menzionato che la riattivazione dell'apparecchio di rilevamento targhe sito alla confluenza della medesima con il Lungolago, avvenuta lo scorso mese di luglio a seguito dell'entrata in vigore delle necessarie basi legali, dovrebbe contribuire in maniera tangibile alla riduzione delle infrazioni e dunque delle uscite non autorizzate da Via Luini, con conseguente alleggerimento del traffico sul Lungolago.

In conclusione si desidera inoltre osservare che la fermata provvisoria del bus presso il Debarcadere, in direzione della stazione FFS, è stata sostituita da tempo da quella definitiva, la quale è in grado di assorbire senza particolari problemi le linee dei bus che avrebbero dovuto svoltare verso Muralto e salire lungo Viale Cattori. L'influsso sul traffico all'intersezione con Via Orelli è pertanto pressoché nullo, poiché tutti i bus sarebbero in ogni caso transitati dalla terza corsia sul Lungolago arrivando al semaforo del Debarcadere prima di smistarsi.

Il tempo impiegato per la risposta da parte di tutti i funzionari coinvolti ammonta complessivamente a 4 ore lavorative.

Con la massima stima.

Il Sindaco:

Nicola Pini

Per il Municipio

Il Segretario:

avv. Marco Gerosa

Giuseppe Abbatiello
Consigliere Comunale
6600 Locarno

Lodevole Municipio
Piazza Grande 18
6601 Locarno

Locarno, 8 agosto 2025

**Criticità viarie all'incrocio tra Via Orelli - Via Giuseppe Motta
fino al Debarcadere**

Egregi Signori Municipali,
desidero portare all'attenzione del Municipio una problematica che genera crescente disagio tra automobilisti, residenti e visitatori: si tratta dell'incrocio tra Via Orelli e Via Giuseppe Motta, situato direttamente sul lungolago.

Questa intersezione, già oggi altamente trafficata in più momenti della giornata, risulta spesso congestionata, con colonne e rallentamenti che compromettono la fluidità della circolazione. Una situazione che, oltre a generare frustrazione tra gli utenti della strada, incide negativamente anche sulla qualità dell'esperienza turistica: l'ingorgo si verifica infatti in un punto centrale e valorizzato, frequentato da pedoni, ciclisti e passeggiatori lungo la pista ciclabile e il lungolago.

Durante la fase progettuale dell'intervento descritto nel messaggio municipale numero 38 del 6 luglio 2022, erano state presentate simulazioni e video esplicativi che, secondo quanto ricordato e documentato, non avevano messo in evidenza tali criticità. Pertanto, alla luce delle problematiche attuali, ci si chiede quindi quanto tali simulazioni siano state realmente attendibili e se le previsioni fossero state adeguate alla complessità e dinamicità del contesto.

Chiedo quindi al Municipio:

1. Quali misure concrete intende adottare per affrontare e risolvere le criticità viarie oggi presenti all'incrocio tra Via Orelli e Via Giuseppe Motta?
2. Alla luce dell'esperienza odierna, come devono essere interpretate le simulazioni e i video presentati all'epoca del progetto? Con quale attendibilità possono essere oggi considerate, anche come base di riferimento per eventuali futuri interventi urbanistici e viari in città?
3. Il Municipio è a conoscenza di eventuali reclami o segnalazioni ufficiali da parte di cittadini, turisti o operatori economici della zona in merito a questo incrocio? Se sì, quali?
4. Sono stati effettuati, successivamente alla realizzazione del progetto, dei rilevamenti sul traffico reale (conteggi, tempi di attesa, flussi) in corrispondenza dell'incrocio in questione? Se sì, con quali risultati?

5. Il Municipio ritiene opportuno avviare un monitoraggio sistematico e periodico della situazione viaria lungo il lungolago, in particolare nei punti critici come questo, soprattutto durante la stagione turistica?
6. È previsto o auspicabile un coinvolgimento dell'Ufficio tecnico comunale, della Polizia comunale o di esperti esterni per elaborare eventuali proposte di miglioramento viabilistico?
7. Qual è la posizione del Municipio rispetto all'impatto visivo e percettivo che queste code e congestioni generano in un'area ad alta frequentazione turistica? Sono previste azioni per migliorare l'immagine e l'esperienza degli utenti del lungolago?
8. Il Municipio è disposto a rivedere o aggiornare i criteri di valutazione dei flussi veicolari nei futuri progetti viari, alla luce delle discrepanze riscontrate tra le simulazioni e la realtà?
9. Nel progetto semaforico iniziale relativo all'incrocio e al lungolago, era previsto che parte dei bus provenienti dal Debarcadere salissero verso la stazione passando da Viale Cattori. In tale ottica, la fermata situata prima del Debarcadere sarebbe stata spostata poco oltre, sul lungolago, contribuendo così – secondo quanto prospettato – a risolvere le criticità causate dall'attuale fermata provvisoria. Considerato che il progetto della nuova stazione è stato nel frattempo bocciato, come intende ora procedere il Municipio in merito alla posizione definitiva della fermata? E quali soluzioni sono previste per evitare che continui a generare congestioni all'incrocio?

Ringraziando per l'attenzione e in attesa di una risposta chiara e dettagliata, porgo distinti saluti.

Giuseppe Abbatiello (primo firmatario)

Barbara Angelini Piva

Yvonne Ballestra Cotti

Mauro Belgeri

Simone Beltrame

Saso Lazarov

Mattia Scaffetta