



Città
di Locarno

Bike Forum 25

Sperimentazione di una strada ciclabile in via Bramantino a
Locarno

André Engelhardt, Servizi del territorio Città di Locarno
Bellinzona, 30 settembre 2025

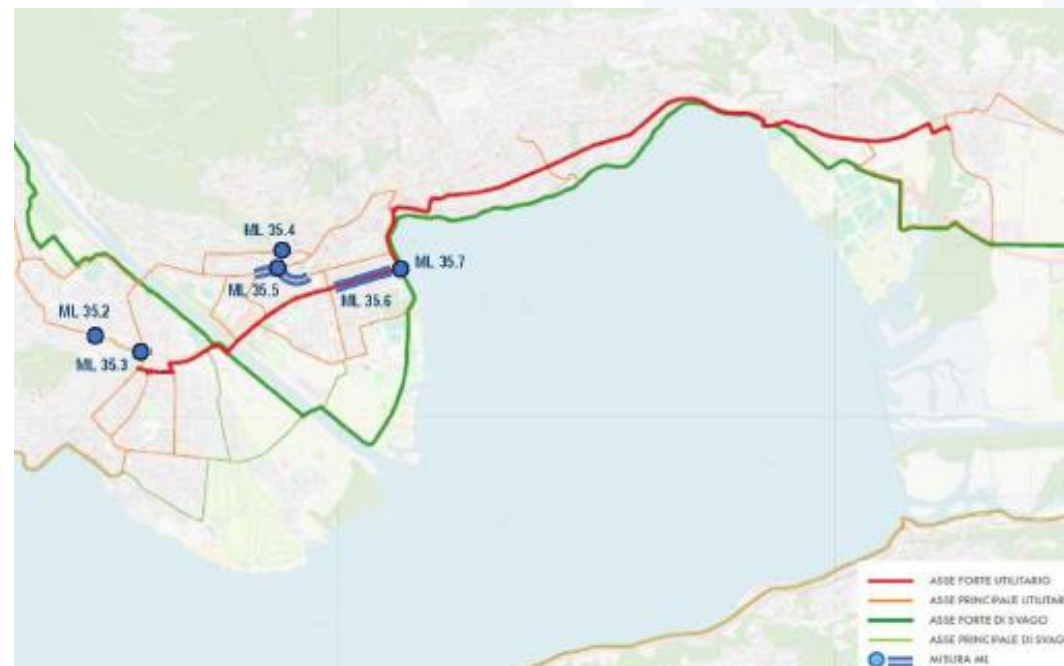
Premesse

- L'agglomerato urbano del Locarnese si presta bene per gli spostamenti utilitari in bicicletta (da Ascona fino al Piano di Magadino);
- La rete del bike sharing, introdotta a Locarno nel 2015, è stata di recente riorganizzata;
- Con il PALoc (dalla seconda generazione in avanti) sono state previste e parzialmente implementate diverse misure volte a favorire l'uso della bicicletta;
- Tramite la Regione Energia Verbano (REV), istituita nel 2021, è stato sviluppato il Masterplan della mobilità ciclabile che ha effettuato un'analisi dettagliata degli spostamenti in bicicletta all'interno dell'agglomerato



La misura ML35.6/7

- Integrata in un pacchetto di interventi strutturali per migliorare i collegamenti ciclabili nell'area urbana
- Misure a «basso» impatto finanziario, ma con un buon grado di efficacia
- Applicazione di un nuovo modello di gestione della mobilità ciclabile





La sperimentazione

- Pensata su una strada già percorsa da molte biciclette;
- Inserita in una Zona 30 km/h;
- Tracciato lineare e pianeggiante;
- Interventi costruttivi minimi;
- Segnaletica orizzontale con pittogramma ufficiale richiamata a ogni incrocio;
- Segnaletica verticale di tipo informativo alle porte d'entrata e lungo le strade trasversali;
- Durata di un anno per una verifica approfondita;
- Rilievi prima, durante e al termine della sperimentazione;
- Concetto di comunicazione e di partecipazione;
- Collaborazione tra Città e Cantone;



Requisito principale

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

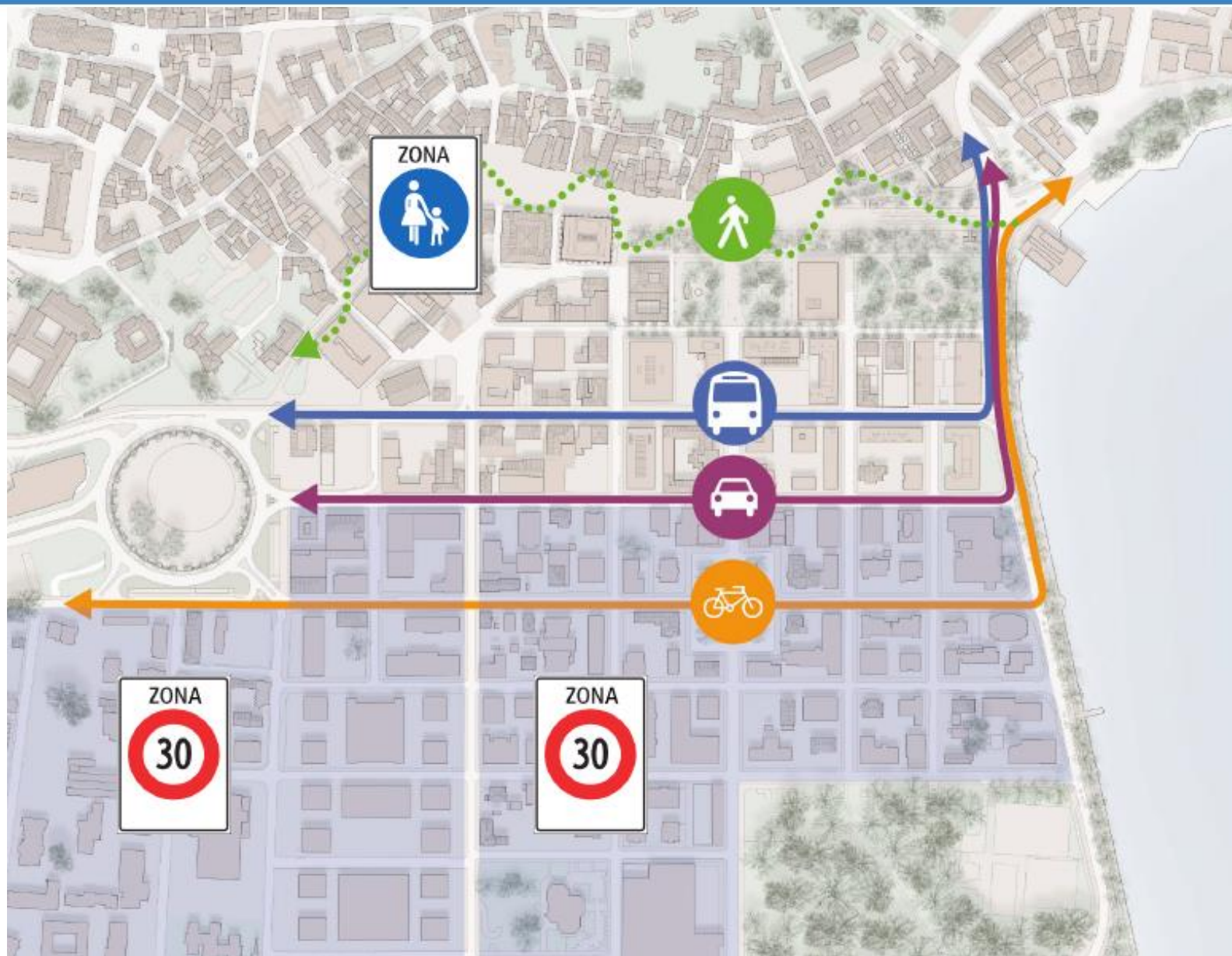
Requisiti spaziali

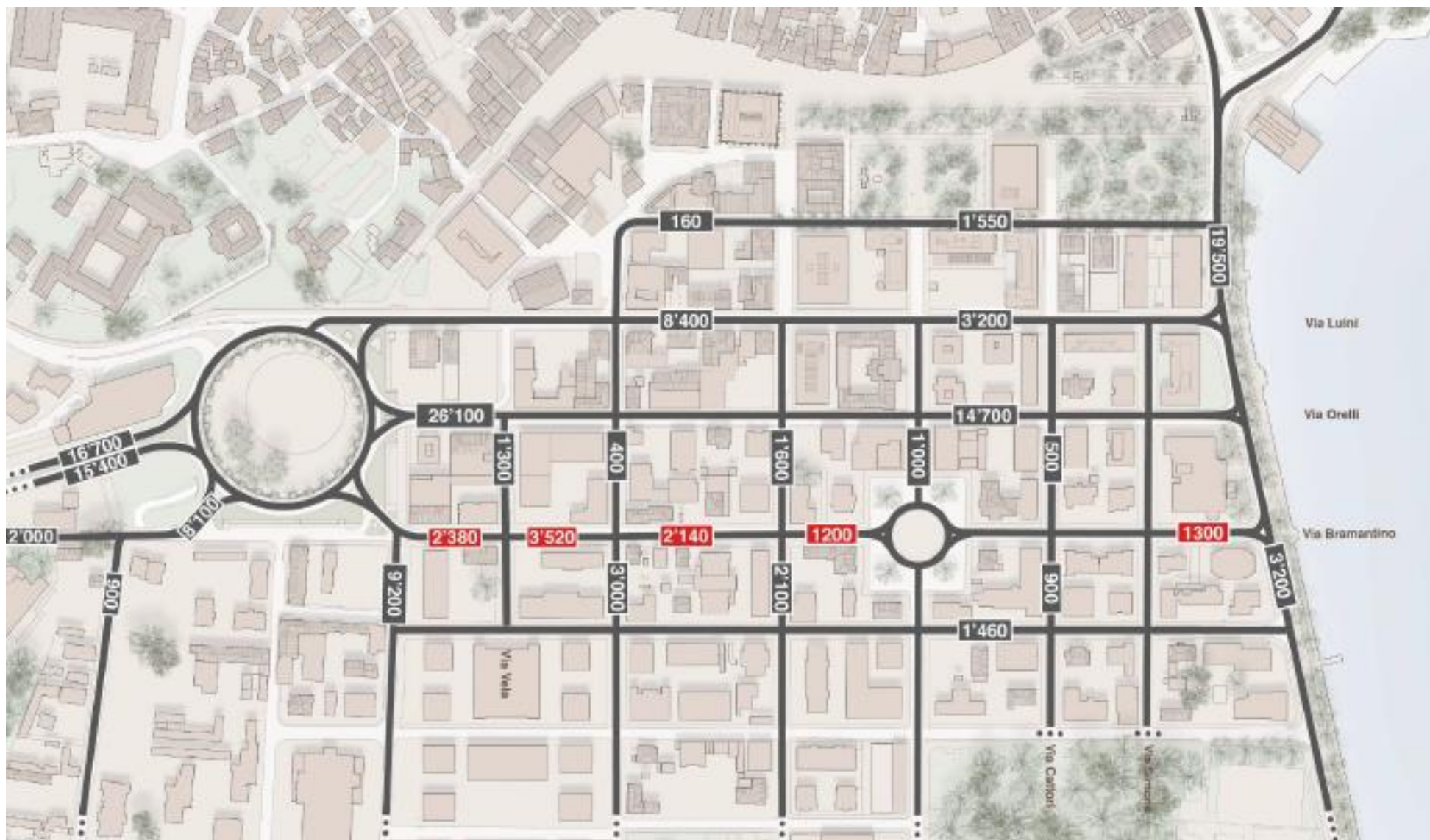
- Idealmente, la strada si **sviluppa linearmente e presenta pendenze longitudinali ridotte**
- Buona visibilità agli incroci
- Larghezza carreggiata sufficiente per garantire gli incroci tra i diversi utenti (auto - bici) in sicurezza

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**





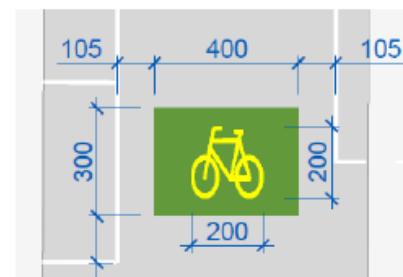




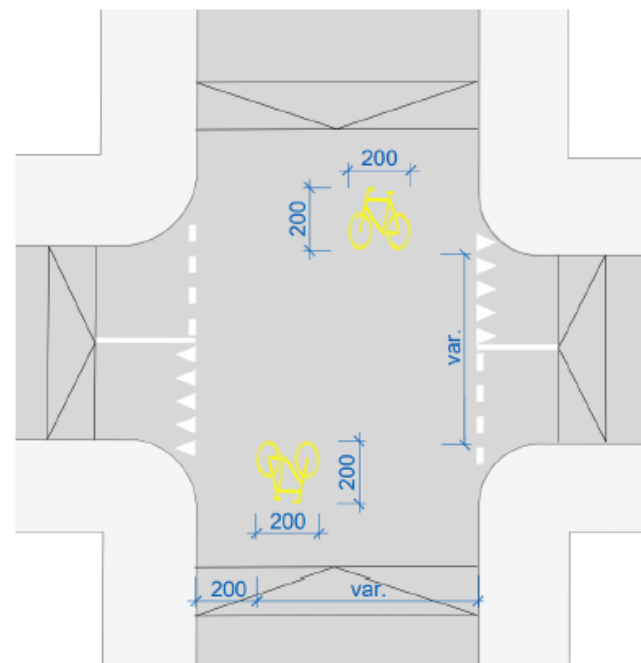


Proposta di pannello informativo

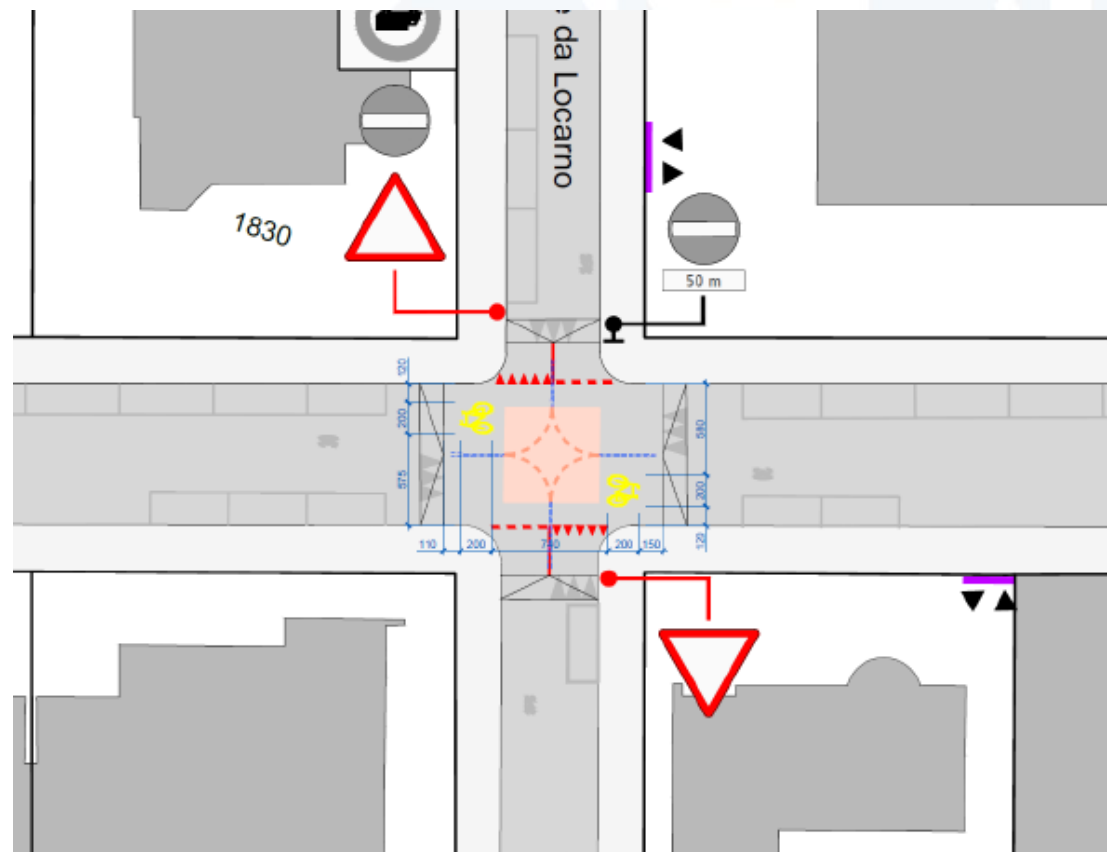
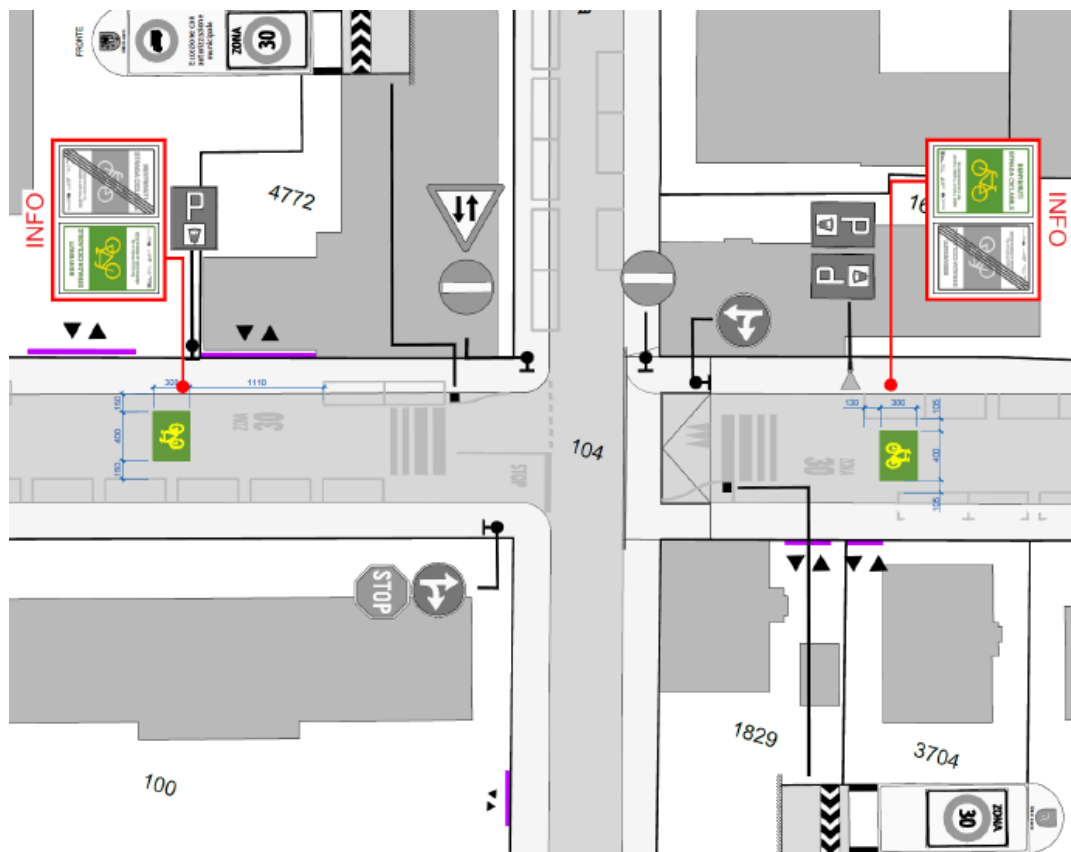
SEGNALETICA ORIZZONTALE



Segnaletica orizzontale porte d'entrata

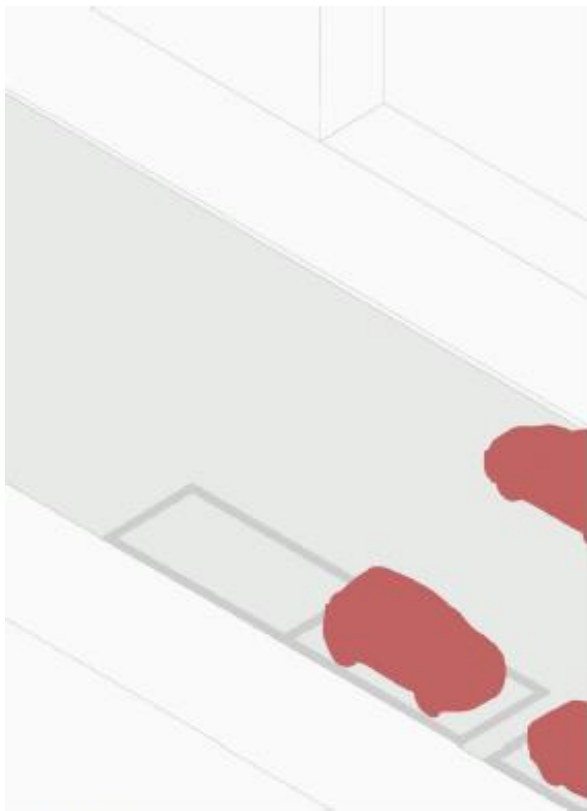


Segnaletica orizzontale intersezioni

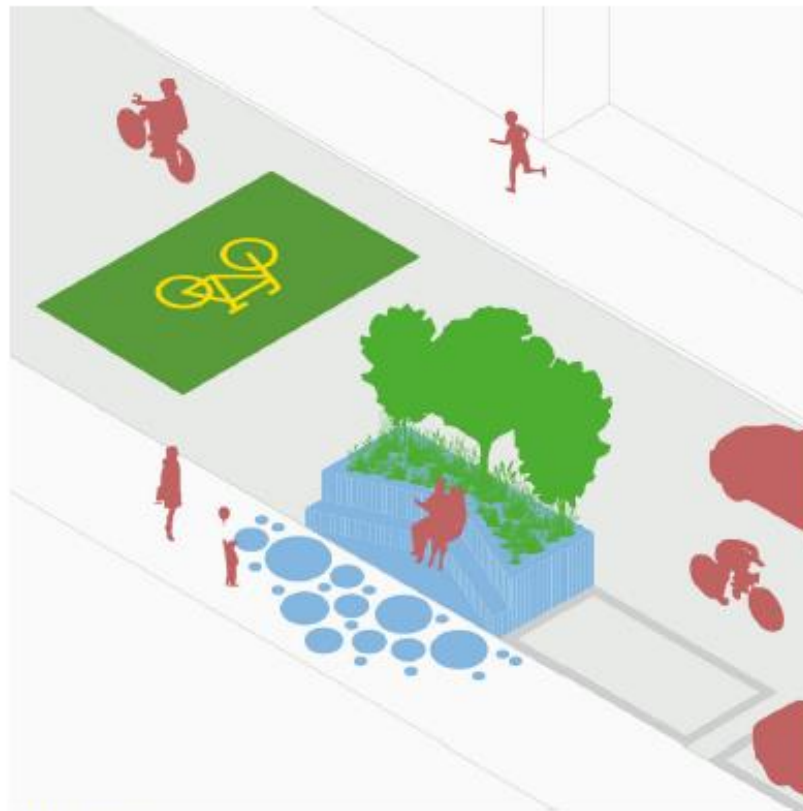








ESISTENTE



PARKLET



ESEMPIO



Conclusioni

- L'uso della bicicletta per i piccoli spostamenti utilitari va promossa unitamente al trasporto pubblico per aiutare il cambiamento della ripartizione modale del traffico;
- Bisogna essere pronti a sperimentare, consci che non tutte le misure ottengono a priori i risultati auspicati;
- Nel caso di via Bramantino si punta ad affiancare l'intervento sulla mobilità altre iniziative volte al recupero dello spazio urbano;
- Il coinvolgimento della popolazione è importante, anche se non sempre si traduce in un riscontro concreto.