



Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione

Presa di posizione dei Verdi del Locarnese

Introduzione

Con il presente documento I Verdi del Locarnese (VDL) prendono posizione sul programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc 3) formulando al contempo proposte migliorative concrete.

I VDL si rallegrano per la consultazione ma ritengono in generale troppo corto il periodo temporale entro il quale inoltrare le prese di posizione e in generale insufficiente il coinvolgimento concreto della popolazione. Per il futuro si auspica una maggiore partecipazione sia degli attori specialisti (associazioni e partiti) che dei cittadini interessati.

Il documento presenta inizialmente una valutazione generale del PALoc 3 in seguito entra nel merito delle misure proposte ed infine propone alcune misure aggiuntive. Per quanto riguarda la mobilità ciclistica, parte del settore mobilità lenta (ML), I Verdi del Ticino si sono affidati alle competenze di PRO VELO Ticino riproponendo in allegato le sue osservazioni.

1. Considerazioni generali

I VDL si complimentano per il grosso lavoro svolto nell'elaborazione del PALoc 3 di cui condividono appieno gli obiettivi generali.

Pur tenendo presente i limitati margini di manovra del Locarnese per influenzare la realtà globale (a tutti i livelli cantonale, nazionale e internazionale) I VDL ritengono fondamentale posizionare gli obiettivi del PALoc nel processo di avvicinamento alla sostenibilità ambientale per poter avere una valutazione quantitativa di quanto si vuole raggiungere nell'arco di tempo definito. Se da un lato è evidente che lo scenario TREND è assolutamente insostenibile a livello territoriale e ambientale e va evitato, dall'altro sulla base del documento messo in consultazione è difficile valutare se lo scenario alternativo sia effettivamente in grado di contribuire entro tempistiche ragionevoli al raggiungimento della sostenibilità ambientale. Se si pensa ad esempio che a livello climatico la sostenibilità significa una riduzione del'80-90% delle emissioni di gas serra entro il 2050, gli obiettivi quantitativi dello scenario alternativo nel settore della ripartizione modale della scelta del mezzo di trasporto (incremento TP e ML, riduzione TIM) sembrano insufficienti.

I VDL ritengono che entro il 2050 si debba mirare ad una riduzione della parte del TIM dall'attuale 60% al 10-20%. Lo scenario alternativo prevede una velocità di riduzione di ca. il 10% ogni 15 anni. In altre parole si raggiungerebbe la sostenibilità solo dopo il 2070. Lo scenario alternativo dovrebbe quindi essere maggiormente ambizioso.



I VDL concordano con la valutazione data dall'ARE nell'ambito del PALoc 2 e ritengono che essa possa almeno in parte essere riproposta anche per il PALoc 3.

- *le misure previste nell'ambito degli insediamenti e del paesaggio non sono considerate sufficientemente concrete e incisive per limitare lo sviluppo degli insediamenti all'esterno delle aree urbane e centrali, ben servite dal trasporto pubblico*
- *le misure proposte nel programma non garantiscono una riduzione auspicata del consumo di superfici*
- *le buone premesse offerte dal PA per aumentare la ripartizione modale del traffico lento (estensione e completamento rete) e del trasporto pubblico (potenziamento offerta e servizio TP) potrebbero essere ostacolate da una mancata disincentivazione all'utilizzo del traffico individuale motorizzato per gli spostamenti all'interno dell'agglomerato (misure di contenimento).*

Secondo i VDL queste criticità andavano affrontate direttamente con misure concrete in grado di ridurle quantitativamente. Purtroppo spesso gli obiettivi enunciati, fatta qualche piccola eccezione, non presentano obiettivi quantitativamente misurabili. Questo aspetto limita fortemente una valutazione oggettiva di quanto raggiunto e non fornisce all'autorità dei riferimenti oggettivi per valutare il suo operato. Inoltre non ci sono degli obiettivi quantificabili in termini di riduzione delle emissioni inquinanti (ad esempio CO₂) e di rumore (inquinamento fonico).

1.1 Paesaggio

La valorizzazione degli spazi verdi tramite una messa in rete e la creazione di parchi, una maggiore accessibilità agli stessi come pure la presenza accresciuta di funzioni pubbliche nelle prossimità è condivisa dai VDL.

Le priorità per le misure paesaggistiche (quasi tutte le misure in priorità B e C) andrebbero però aumentate.

1.2 Insediamenti

Al di là della domanda di fondo se sia effettivamente auspicabile un aumento della popolazione residente nel comparto considerato (dato che viene dato per scontato) uno sviluppo maggiormente centripeto è sicuramente auspicabile. I VDL sono però piuttosto scettici riguardo all'effettiva volontà dei comuni periferici di limitare uno sviluppo dei loro insediamenti tramite una revisione generalizzata dei loro piani regolatori sia a livello di riduzione delle superfici edificabili sia verso costruzioni multifamiliari piuttosto che monofamiliari. Inoltre va sottolineato che spesso lo sviluppo periferico è legato ai prezzi dei terreni e degli appartamenti maggiormente alla portata del cittadino medio. Una strategia per la creazione di appartamenti a pigione moderata nei centri urbani va quindi presa seriamente in considerazione per rendere più efficace l'accentramento degli insediamenti. In questo senso va evitato



che la forte domanda di residenze secondarie e la relativa speculazione immobiliare spinga verso l'alto i prezzi degli affitti e degli appartamenti delle zone centrali.

In generale la superficie edificabile ed industriale periferica andrebbe ridotta, soprattutto nelle zone di pianura, in linea con quanto propone l'iniziativa popolare cantonale "Spazi verdi per i nostri figli" che verrà presto votata a livello cantonale.

Il concetto di sviluppo centripeto dovrebbe essere applicato anche nei centri periferici dell'agglomerato: densificazione nei pressi dei nuclei meglio serviti dal TP e riduzione delle possibilità edificative lontano dai nuclei e in zone discoste (zone collinari e di pianura).

La densificazione degli insediamenti nella zona centrale urbana va comunque vincolata al rispetto di criteri qualitativi purtroppo oggi non garantiti:

- Anche all'interno della zona urbana devono essere presenti spazi verdi, come alberature di qualità (possibilmente ad alto fusto) e giardini sia per garantire un microclima ideale durante i mesi estivi sia per garantire spazi di gioco e aggregazione per i bambini in prossimità delle abitazioni. La densificazione deve quindi avvenire verso l'alto senza pregiudicare gli spazi verdi, i giardini e gli orti collettivi. In particolare la creazione di parcheggi privati sotterranei e in superficie deve essere limitata al minimo indispensabile.
- Per le nuove unità insediative densificate dovranno essere favoriti progetti in grado di contribuire alla creazione di ecoquartieri con basso tasso di utilizzo del TIM. Purtroppo nessuna misura in questo senso è stata presentata.

L'enorme crescita delle residenze secondarie, in particolare nelle zone collinari (spesso anche non direttamente servite dal TP) è preoccupante. Oltre a stravolgere il mercato immobiliare per i residenti è all'origine di un consumo elevato di territorio per abitazioni sfruttate poche settimane all'anno. I VDL ritengono fondamentale una regolamentazione maggiormente severa anche in quei comuni dove il tasso del 20% non è ancora stato raggiunto. La misura presentata se permetterà di ridurre la crescita è quindi assolutamente necessaria.

La misura andrebbe estesa anche a tutte quelle zone dove il limite del 20% è già raggiunto: sarebbero auspicabili provvedimenti o incentivi per incrementare il tasso di occupazione delle residenze secondarie già presenti.

La riqualifica urbana degli assi principali è un'importante e condivisa strategia operativa che va però perseguita senza dimenticare una parte degli utenti: l'esempio di riqualifica realizzato in via San Gottardo a Muralto presentato come esempio da seguire ha dimenticato la mobilità ciclabile.

Secondo i VDL la pedonalizzazione del centro storico di Locarno, purtroppo non considerata nel PALoc 3 va introdotta come ulteriore misura in priorità A o B.



1.3 Trasporto pubblico

I VDL sostengono il potenziamento dei mezzi di trasporto pubblico e auspicano che tutte le misure legate al TP vengano realizzate in priorità A o B. Considerata l'alta attrattività turistica della regione le singole tratte potrebbero essere ulteriormente potenziate nel periodo estivo sia durante il giorno che la sera tardi o nelle prime ore della notte. Secondo i VDL è quindi da valutare concretamente l'introduzione di un orario estivo (maggio-agosto) e di uno invernale (ottobre-aprile).

Il grosso potenziale di afflusso ulteriore di turisti tramite ALPTRANSIT è indiscusso. Mancano però nel documento degli scenari sui quantitativi effettivi di utenti del TP attesi e le eventuali contromisure se gli scenari di potenziamento presentati risultassero insufficienti.

Con la pedonalizzazione completa del centro storico di Locarno i VDL propongono la creazione di una nuova linea di bus navetta elettrici che fa la spola tra i posteggi di San Antonio, Piazza Castello, Largo Zorzi e stazione FFS passando per i principali punti nevralgici del centro storico e le fermate attuali del TP.

I VDL sono sorpresi dal fatto che, nonostante giustamente siano stati sottolineati gli aspetti paesaggistici dell'elemento "lago", esso non sia stato considerato come via di trasporto. In particolare per quanto riguarda il Gambarogno. I VDL ritengono che debba essere inserita una misura in priorità almeno B che preveda un significativo potenziamento dei collegamenti lacuali.

Sempre riguardo al Gambarogno i VDL ritengono che vada maggiormente sfruttato il collegamento TILO verso Cadenazzo con una frequenza aumentata. In questo senso devono essere ridotti i conflitti con il trasporto merci in netta crescita. La proposta dell'Associazione Traffico e Ambiente di realizzare una galleria per il traffico merci va studiata seriamente.

1.4 Mobilità lenta

Gli obiettivi operativi della mobilità lenta sono condivisi.

Per quanto riguarda la mobilità pedonale riteniamo che nei diversi punti di attraversamento stradale della zona urbana vadano analizzate le tempistiche semaforiche per i pedoni. Le misure già previste per una zona puntuale andrebbero generalizzate in particolare in relazione alla misura di centralizzazione del sistema semaforico.

La mobilità ciclabile deve diventare un punto di forza del Locarnese. Purtroppo la rete locarnese non è finora stata concepita per gli spostamenti utilitari e presenta una forte frammentazione e diversi punti critici. Le misure presentate vanno a colmare solo puntualmente queste lacune. I VDL suggeriscono di prendere in considerazione ulteriori misure per poter arrivare almeno entro 5 -10 anni ad avere una rete capillare di cicliste o percorsi ciclabili ad uso utilitario. La prevista cartina



della ML deve essere uno strumento per identificare e risolvere in tempi brevi i punti problematici. Per il commento di dettaglio sulla mobilità ciclabile vi rimandiamo alla presa di posizione di PRO VELO Ticino allegata che I VDL condividono.

1.6 Trasporto individuale motorizzato

I lodevoli intenti del PALoc verso un cambiamento della ripartizione modale degli spostamenti rischiano purtroppo di essere vanificati dalla mancanza di obiettivi quantitativamente misurabili, dalla mancanza di una riduzione dell'offerta infrastrutturale per il TIM e in generale dalle scelte politiche dei singoli comuni che non sembrano ancora aver fatto proprio i suoi importanti principi cardine.

Il principio di "contenere il traffico individuale motorizzato TIM a vantaggio di una migliore ripartizione modale, grazie allo sviluppo di una chiara strategia di gestione dei posteggi" secondo I VDL va infatti applicato coerentemente nella politica comunale. Ad esempio per quanto riguarda il centro storico di Locarno, non solo non sono state mantenute le promesse fatte al momento della messa in esercizio della galleria Mappo Morettina (era il lontano 1996, PVLV) che indicavano una completa pedonalizzazione (ancora oggi 4000 transiti giornalieri in zona 20km/h), ma si intende addirittura realizzare nei prossimi anni un autosilo sotto il futuro Parco Balli. La creazione dell'autosilo a Locarno Monti sarà una concorrente diretta del potenziamento della linea di TP prevista. Anche le discussioni su un eventuale allargamento dell'autosilo in Largo Zorzi mostrano un accresciuto interesse verso nuovi parcheggi. Altri esempi possono essere trovati nella rimanente zona urbana (Minusio e Muralto) dove la trasformazione di alcune strade in zona 30 o dei previsti riassetti urbani sono stati adottati più che altro per creare dei nuovi parcheggi. Anche il progetto di un eventuale nuovo ponte sulla Maggia per l'aggiramento di Solduno, misura che stimolerebbe il TIM, conferma che la riduzione del TIM non è un obiettivo prioritario condiviso.

I VDL ritengono quindi che gli obiettivi del PALoc 3 nel settore della mobilità individuale (TIM) vadano perseguiti con maggiore coerenza ed incisività, in particolare lavorando nell'offerta di infrastrutture: senza una chiara riduzione quantitativa dei parcheggi disponibili in tempi brevi (sia di corta che di lunga durata) gli obiettivi del PALoc 3 rischiano di non essere raggiunti e lo scenario TREND confermato. In questo senso l'inserimento di una misura riguardante i parcheggi (IN14) è da considerare un importante passo in avanti. Considerato però che questa misura è stata inserita solamente in priorità C (>2026) e senza obiettivi misurabili, è molto probabile che non mostri i suoi effetti prima del 2030, anno di riferimento dello scenario alternativo. Prima dell'entrata in vigore della misura il numero di parcheggi nel Locarnese sarà quindi probabilmente maggiore rispetto a quello attuale. La misura di riduzione dei parcheggi va anticipata in priorità A o B e messa in vigore in contemporanea con il potenziamento del TP.

2. Commento specifico alle misure presentate

2.1 Paesaggio

P 1 Comparto ex caserma di Losone

Commento dei VDL: per essere una misura in priorità A ancora troppo generica, sembra una misura introdotta solamente per dare una giustificazione ad un utilizzo diverso del centro asilanti. Alcuni contenuti non dipendono dal comune di Losone (Museo di storia naturale). Sarebbe importante da valutare come collegare questo comparto (che ha accesso al TP) alla zona di svago del Merisc' in modo da diminuire il traffico veicolare nei quartieri: navetta elettrica nei fine settimana estivi?

P 2 Nuova fermata TILO a Minusio e relazioni con l'area di Rivapiana

Commento dei VDL: misura condivisa, va però inserita nella pianificazione del traffico. L'accesso alla stazione deve avvenire prioritariamente con la ML o i TP. Purtroppo la creazione della relativa linea del TP è prevista solo in un'altra fase.

P 3 Parco Botanico del Gambarogno e stagno Paron

Commento dei VDL: OK.

P 4.1 Parco urbano del delta del fiume Maggia

Commento dei VDL: eventualmente da valutare la priorità A. L'accesso con i mezzi pubblici deve essere garantito fino all'entrata del Parco sia dalla parte di Ascona che da quella di Locarno. Il prolungamento della linea di TP fino alla Foce (fine di via Giocchino Respini) è quindi auspicabile.

PI4.2 Golene dei fiumi Melezza e Maggia

Commento dei VDL: Da valutare la priorità A. Un'eventuale realizzazione di un aggiramento di Solduno tramite un nuovo ponte sulla Maggia è in netto contrasto con questa misura e quindi da abbandonare definitivamente.

P4.3 Ponte Brolla

Commento dei VDL: OK.

P5 Monte Verità

Commento dei VDL: OK.

P6 Bosco di Maia – Arbigo

Commento dei VDL: OK.

P7 Isole di Brissago

Commento dei VDL: OK.

P8 Progetto Rivalago del Gambarogno

Commento dei VDL: da mettere in priorità A.

P9 Corsi d'acqua strutturanti il paesaggio

Commento dei VDL: OK, da valutare almeno una priorità B per alcuni corsi d'acqua (ad esempio per quanto riguarda il fiume Navegna a Minusio). Da tenere sott'occhi già adesso cosa succede a livello edificatorio sulle rispettive rive, in modo da evitare che costruzioni recenti precludano la realizzazione della misura.

2.2 Insedimenti

IN1 Riqualifica urbanistica comparto stazione FFS Locarno – Muralto

Commento dei VDL: misura condivisa e necessaria. Essenziale è garantire un accesso diretto e sicuro da parte della mobilità lenta. Per quanto riguarda i pedoni da valutare attentamente anche un aggiuntivo sottopasso su via della Stazione. In vista della pedonalizzazione del centro storico di Locarno proposta dai VDL i flussi di traffico su questa arteria saranno superiori per cui un conflitto con l'attraversamento pedonale è probabile. Anche l'accesso sicuro con le biciclette deve essere garantito con un percorso sicuro (probabilmente passando dal lungolago (ora non possibile per senso unico)).

IN2 Riqualifica urbanistica area tra Ascona-Losone

Commento dei VDL: OK.

IN3 Riqualifica urbanistica quartiere ai Saleggi a Locarno

Commento dei VDL: l'edificazione esclusiva di un ecoquartiere a basso tasso TIM (basso tasso di motorizzazione individuale da parte degli occupanti delle nuove unità insediative) è da prediligere.

IN 4 Nodo TILO e relazioni con l'area centrale di Minusio

Commento dei VDL: OK.

IN 5 Sviluppo centripeto in prossimità della fermata TILO di Gordola

Commento dei VDL: OK, anche qui può essere proposta la creazione di un ecoquartiere a basso tasso TIM.

IN 6 Riqualifica asse urbano principale

Commento dei VDL: la misura è condivisa, il riassetto urbanistico non deve però dimenticare un'alberatura di qualità possibilmente ad alto fusto come pure la mobilità lenta (attraversamenti pedonali e ciclistici, stazionamenti, percorrenza sicura da parte delle biciclette). Ad esempio l'assetto urbano di via San Gottardo a Muralto ha completamente dimenticato la mobilità ciclabile. Fintanto però che non ci sono vincoli sovracomunali la riqualifica rischia di rimanere scoordinata e eterogenea.

IN 7 Riqualifica assi urbani secondari

Commento dei VDL: vale la stessa osservazione fatta alla misura precedente.

IN 8 Riqualifica Largo F. Zorzi a Locarno

Commento dei VDL: misura condivisa. L'accesso alla Piazza Grande, rispettivamente al lungolago con la bicicletta deve essere lineare e sicuro.

IN 9 Verifica della contenibilità dei PR nelle aree centrali con un buon livello di servizio TP

Commento dei VDL: la misura è condivisa nel limite dei commenti generali già presenti in questa presa di posizione. Densificazione verso l'alto con il mantenimento di spazi verdi e giardini di qualità. In generale si tratta di edificare o densificare con unità insediative a basso uso del TIM. Da valutare una sua messa in priorità A.

IN 10 Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane

Commento dei VDL: misura necessaria che implicherà quale conseguenza la riduzione della superficie edificabile nella zona periurbana.

IN 11 Indirizzo prioritario e gestione delle residenze secondarie

Commento dei VDL: la misura è condivisa e assolutamente prioritaria. Va presentata in priorità A. Lo sviluppo delle residenze secondarie dove il limite del 20% non è ancora stato raggiunto va ridotto il più possibile sia per delle questioni paesaggistiche che di mobilità, lo sviluppo collinare distante dalle fermate del TP è all'origine durante i mesi estivi di notevole traffico. Dove la percentuale di residenze secondarie supera già il 20% vanno presi dei provvedimenti o introdotti degli incentivi per aumentare il

tasso di occupazione delle residenze.

IN 12 Valorizzazione urbanistica del Quartiere Campagna a Locarno

Commento dei VDL: proposta condivisa da presentare in priorità B, in particolare per permettere la messa in rete completa dei percorsi ciclabili. Nella valorizzazione del quartiere deve assolutamente essere considerata la creazione di un punto di aggregazione o incontro (parco o piazza).

IN 13 Riqualifica urbanistica dell'area centrale di Tenero

Commento dei VDL: OK

IN 14 Riduzione parcheggi e riqualifica spazi pubblici

Commento dei VDL: misura assolutamente necessaria e da spostare in priorità A. Complessivamente i parcheggi devono essere ridotti e non semplicemente spostanti nei sotterranei ("occhio non vede cuor non duole"). Senza la riduzione dei parcheggi sia di lunga che di corta durata gli obiettivi del PALoc 3 di riduzione del TIM rischiano di non essere raggiunti e lo scenario TREND confermato.

2.3 Trasporti pubblici

TP 1 Riorganizzazione nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno-Muralto

Commento dei VDL: OK

TP 3.1 Potenziamento ferrovia Locarno-Camedo

Commento dei VDL: condivisa e da portare in priorità B fino a Camedo. In priorità C è da valutare un potenziamento sul territorio italiano tramite un tracciato in alcuni punti più rettilineo che permetterebbe di ridurre il tempo di percorrenza e permettere maggiori coincidenze a Domodossola (vedi proposta dell'associazione traffico e Ambiente)

TP 3.2 Potenziamento linee bus regionali Linea 315 Locarno-Cavigno

Commento dei VDL: OK, la cadenza ogni mezzora deve essere proposta fino a Cavigno perlomeno durante i mesi estivi (maggio-agosto).

TP 3.3 Potenziamento linee bus regionali Linea 316 Locarno-Brissago

Commento dei VDL: OK

<p>TP 3.4 Potenziamento linee bus regionali Linea 311 Locarno-Bellinzona</p> <p>Commento dei VDL: OK</p>
<p>TP 4.1 Potenziamento dell'offerta TP su gomma prolungo linea 1 verso Losone e Gordola (lista A)</p> <p>Commento dei VDL: OK</p>
<p>TP 4.2 Misure infrastrutturali per potenziamento dell'offerta TP su gomma prolungo linea 1 verso Losone e Gordola</p> <p>Commento dei VDL: OK</p>
<p>TP 4.3 Potenziamento dell'offerta TP su gomma prolungo linea 1 verso Losone (lista C)</p> <p>Commento dei VDL: misura da portare in priorità B.</p>
<p>TP 7 Nuova linea bus 7 collina-Minusio (Brione s. Minusio - Minusio TILO)</p> <p>Commento dei VDL:</p>
<p>TP 5.1 Nuova linea bus urbana circolare, Linee diametrali 3 e 4 collina-città (Brione s. Minusio - stazione FFS - Lido)</p> <p>Commento dei VDL: OK, nell'ottica del Parco della foce della Maggia è da valutare il prolungamento della linea fino alla fine di via Gicchino Rossini.</p>
<p>TP 5. 2 Nuova linea bus 6 Linea circolare collina-città (Orselina - Locarno Monti - stazione FFS)</p> <p>Commento dei VDL: da portare in priorità a o B.</p>
<p>TP 7 Nuova linea bus 7 collina-Minusio</p> <p>Commento dei VDL: Da realizzare in contemporanea con la nuova fermata TILO.</p>
<p>TP 8. 1 Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP: miglioramento informazione e standard delle fermate TP (lista A)</p> <p>Commento dei VDL: OK</p>
<p>TP 8.2 Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP: miglioramento informazione e standard delle fermate TP (lista B)</p> <p>Commento dei VDL: OK</p>

TP 8.3 Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP: implementazione di un sistema di gestione e informazione

Commento dei VDL: OK

TP 9 Riorganizzazione nodo intermodale alla fermata

TILO di S. Nazzaro

Commento dei VDL: OK

TP 10 Misure infrastrutturali per la riorganizzazione dell'offerta TP su gomma linea 1 Ascona-Locarno

Commento dei VDL: OK

2.4 Traffico individuale motorizzato

Porta Est - Tenero (comparto ex cartiera)

Commento dei VDL: la riqualifica del quartiere è benvenuta. Mancano delle misure concrete e misurabili per ridurre l'attrattività di accesso con il TIM al comparto COOP. Bisogna insistere maggiormente sull'accesso tramite la ML e il TP. Un ulteriore aumento dei parcheggi è assolutamente da evitare, in quanto il comparto è già al limite della saturazione viaria durante i fine settimana.

TIM 2 Introduzione modello UPI 50/30 a Losone, Tenero, Gordola e Cugnasco-Gerra, Lavertezzo (Piano)

Commento dei VDL: misura condivisa.

TIM 10.1 Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento del nucleo (Cavigliano)

Commento dei VDL: misura condivisa, va inserita in priorità A.

TIM 10.2 Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento del nucleo (Verscio)

Commento dei VDL: misura condivisa, va inserita in priorità A.

TIM 11 Messa in sicurezza di Via Dr. G. Varesi, Locarno

Commento dei VDL: misura condivisa, va inserita in priorità A.

TIM 13 Messa in sicurezza di Via R. Simen, Minusio e Via G.G. Nessi, Muralto

Commento dei VDL: misura condivisa se realizzata in modo da ridurre al minimo il traffico di transito o parassitario (che va deviato su via San Gottardo). In questo senso confidiamo che le proposte di PRO VELO Ticino vengano prese seriamente in considerazione.

<p>TIM 14 Messa in sicurezza delle tratte pericolose innesto Centro scolastico Ronchini di Aurigeno</p> <p>Commento dei VDL: misura condivisa.</p>
<p>TIM 17 Galleria Moscia-Acapulco</p> <p>Commento dei VDL: data la carenza di spazio la misura è probabilmente necessaria per poter realizzare un attraversamento con la mobilità lenta, riteniamo però che debba essere valutata almeno temporaneamente la trasformazione in zona 30.</p>
<p>TIM 18 Riorganizzazione della viabilità a Solduno</p> <p>Commento dei VDL: la misura è necessaria ma non è chiara. Neppure i suoi obiettivi sono concreti e misurabili.</p>
<p>TIM 19 Riorganizzazione della viabilità e del nodo intermodale di Ponte Brolla</p> <p>Commento dei VDL: misura condivisa.</p>
<p>TIM 20 Misure di miglioria / messa in sicurezza della viabilità della tratta Solduno - Ponte Brolla</p> <p>Commento dei VDL: misura condivisa, da valutare anche gli accessi per svago al fiume Maggia.</p>
<p>TIM 21.2 Riqualifica assi urbani nell'agglomerato (Losone)</p> <p>Commento dei VDL: necessaria l'introduzione del 30 km/h</p>
<p>TIM 21.1 Riqualifica assi urbani nell'agglomerato (Locarno)</p> <p>Commento dei VDL: necessaria l'introduzione del 30 km/h</p>
<p>TIM 21.3 Riqualifica assi urbani nell'agglomerato (Ascona)</p> <p>Commento dei VDL: necessaria l'introduzione del 30 km/h</p>
<p>TIM 22 Gestione centralizzata degli impianti semaforici nel Locarnese</p> <p>Commento dei VDL: la ML va considerata, la durata dei tempi di attraversamento per i pedoni va allungata.</p>
<p>TIM 21.4 Riqualifica assi urbani nell'agglomerato (Tenero-Contra)</p> <p>Commento dei VDL: da valutare l'introduzione del 30 km/h.</p>
<p>TIM 23 Elaborazione piani di mobilità aziendali</p> <p>Commento dei VDL: misura condivisa</p>
<p>TIM 24 Messa in sicurezza punti critici (punti neri) della rete viaria</p> <p>Commento dei VDL: misura condivisa se considerano tutti gli utenti del traffico, biciclette e pedoni compresi.</p>



TIM 25 Attualizzazione censimento e sviluppo strategia di gestione posteggi pubblici

Commento dei VDL: misura vaga e inutile se non si fissano degli obiettivi misurabili sulla riduzione dei parcheggi di corta e lunga durata all'interno della zona urbana.

2.4 Mobilità lenta

Le misure sono condivise e vale il commento generico presentato in precedenza. Riguardo all'infrastruttura ciclabile i VDL fanno propria la presa di posizione di PRO VELO Ticino allegata.

3. Misure aggiuntive proposte

IN/TP/ML Pedonalizzazione completa del centro storico di Locarno e creazione di una linea circolare di bus navetta

I VDL suggeriscono una pedonalizzazione completa del centro storico di Locarno almeno in priorità B. L'accesso al centro storico, possibile a piedi o in bicicletta (o direttamente con il TIM per abitanti e fornitori), sarebbe facilitato con la creazione di una linea circolare di bus navetta di piccole dimensioni che farebbe la spola tra le fermate del TP attuali ai margini del centro storico, le zone di parcheggio esistenti (posteggi S. Antonio, Piazza Castello, Largo Zorzi, Stazione FFS) e i punti nevralgici del centro storico.

TP Introduzione di un orario estivo per le reti dei bus

Durante i mesi estivi (maggio-agosto) l'orario della rete dei bus viene adattato alla maggiore utenza disponibile. Le frequenze aumentano (15 min -> 12 min, 30 min -> 20 min, 60 min -> 30 min) e le corse si prolungano fino alla 1-2 di notte almeno durante i fine settimana.

IN Ecoquartieri

I VDL propongono per ogni comune della cintura urbana (Locarno, Muralto, Minusio, Ascona, Losone) la creazione di un ecoquartiere a basso impatto ambientale sia in termini energetici che in termini di mobilità. Il tasso di TIM nei nuovi quartieri deve essere sensibilmente inferiore alla media.

ML/TIM Attraversamenti sicuri di Via San Gottardo a Minusio

I VDL ritengono fondamentale pianificare almeno 2 attraversamenti ulteriori e sicuri della via San Gottardo per i pedoni e i ciclisti. Attualmente solo un attraversamento con semaforo per pedoni e un sottopassaggio per i pedoni sono da ritenersi sicuri. In generale vanno trovate delle misure per ridurre l'attrattività per il TIM dell'attraversamento di Minusio e Muralto sulla via San Gottardo.



TP Battello san Nazzaro-Locarno

Il lago va maggiormente sfruttato anche come via di trasporto. Un collegamento veloce con il Gambarogno con una frequenza di 30/60 minuti sarebbe assolutamente auspicabile. Questa misura si inserisce bene con il riassetto urbanistico della stazione di Muralto con il collegamento pedonale fino al lungolago.

ML/IN Messa in sicurezza della strada ai Monti fino al negozio di alimentari.

Diversi attraversamenti pedonali della strada via ai Monti sono molto pericolosi. Anche l'incrocio principale con via del Tiglio, di fronte al negozio di alimentari, è molto pericoloso per i pedoni. I VDL propongono l'introduzione almeno parziale della zona 30 km/h.

I Verdi del Locarnese, maggio 2016