“Programma di agglomerato del Locarnese”: osservazioni di PRO VELO Ticino

Considerazioni generali

PRO VELO Ticino **prende atto con molto piacere** che diverse misure contenute nel PALoc sono indirizzate a favorire la mobilità ciclabile all’interno dell’agglomerato Locarnese. La bicicletta è stata purtroppo in gran parte dimenticata negli ultimi 20 anni e la stragrande maggioranza degli investimenti sono andati a favore del traffico motorizzato privato (in primis la galleria di circonvallazione Mappo-Morettina e le relative opere accessorie) e in parte del trasporto pubblico. Un confronto con delle realtà di agglomerati simili oltre Gottardo mostra chiaramente **l’enorme ritardo** accumulato. Esso si traduce anche in un significativo svantaggio turistico per la regione. Alla luce di questo notevole ritardo e della costatazione che diversi punti della rete ciclabile e stradale presentano dei grossi problemi di sicurezza per i ciclisti (vedi ad esempio la raccolta di punti critici www.proveloticino.org/punti-critici) consideriamo in generale **insufficienti le misure in favore della bicicletta** e riteniamo piuttosto **deludente la priorità che viene indicata** per queste opere (spesso solo seconda o terza priorità di realizzazione).

Per mirare veramente ad uno spostamento significativo dal mezzo privato inquinante ad uno ecologico ed efficiente in termini energetici e di utilizzo dello spazio, bisogna favorire innanzitutto l’uso quotidiano della bicicletta. Il PALoc andrebbe quindi ampliato ed inserito in un **contesto coerente di capillari reti ciclabili comunali**, purtroppo al momento in gran parte assenti. Siamo consci che questo aspetto va oltre i limiti assegnati al PALoc, ma la recente decisione del Consiglio di Stato di definire la mobilità lenta come priorità di legislatura potrebbe essere presa finalmente come spunto per un lavoro più ampio, integrato e coerente.

Proponiamo di seriamente valutare la possibilità di pianificare e realizzare un **collegamento ciclabile** che da Solduno passando **dalla parte alta del centro storico di Locarno (San Antonio) conduce in direzione est verso la parte alta di Muralto e Minusio** in modo da evitare la continua perdita di dislivello, purtroppo necessaria se si segue la ciclopista nei pressi del lungolago.
Anche un eventuale **collegamento ciclabile tra Solduno e ponte Brolla** andrebbe studiato perlomeno a livello preliminare (vedi appunto specifico sotto con alternativa).

Le ciclopiste realizzate e completate dovrebbero essere ben segnalate all’interno dell’agglomerato. Consigliamo quindi di inserire una scheda riguardante la **cartellonistica** sia per segnalare le ciclopiste presenti e realizzate che per segnalare ad altri utenti della strada la presenza in alcuni tratti di ciclisti sulle carreggiate (ad esempio nei punti di attraversamento e incrocio).

Da un punto di vista tecnico diverse misure presentate nelle schede specifiche indicano interventi con **corsie per biciclette non separate** che possono essere invase dai veicoli a motore. Consigliamo vivamente di **evitare simili interventi** visto che la sicurezza dei ciclisti non è garantita soprattutto se la velocità massima consentita ai veicoli a motore è superiore ai 20-30 km/h. Se per motivi finanziari si ritiene eccessiva una separazione fisica della corsia ciclabile (con marciapiede sopraelevato) va perlomeno introdotta una linea continua non oltrepassabile dagli altri veicoli più veloci.

Anche la realizzazione di **parcheggi coperti sicuri e pratici** per le biciclette (in parte video sorvegliati) dovrebbe essere considerata come una **priorità** da realizzare in tempi brevi (in particolare nei pressi della stazione FFS).

Considerazioni specifiche sulle bozze di schede

- **Quartino-Magadino (INF4):** la tipologia 2 e 3 indicate presentano una corsia ciclabile solo in una direzione. Cosa si prevede nell’altra? Sarebbe da valutare bene come si pensa di

collegare questo nuovo tratto con la (pseudo) ciclabile presente sull'altra parte della strada cantonale a partire dal ponte sopra il fiume Ticino (in modo da attraversare in sicurezza sia la strada trafficata che il fiume stesso e collegarsi alla rete sul piano di Magadino)

- **Magadino-Dirinella, Ronco-Brissago (INF5):** La tipologia 4 indicata per l'intero tracciato presenta solo una corsia ciclabile probabilmente separata (linea continua?). Nell'altra direzione è indicata una corsia che può essere invasa dagli altri veicoli (addirittura è indicato un veicolo pesante nello schizzo). Nei tratti più larghi vanno introdotte due corsie separate dal resto del traffico (anche solo tramite linea continua). Il tracciato Ronco-Brissago è benvenuto ma copre purtroppo solo una parte dell'intera tratta fino ad Ascona. Da valutare assolutamente l'opzione di estensione su tutto il tratto di lungolago nonostante gli evidenti problemi di spazio.

- **Lungolago Muralto (INF8):** misura necessaria. Il riassetto urbanistico tra il debarcadero di Locarno e Viale Verbano dovrebbe prevedere un tratto ciclabile possibilmente separato da quello automobilistico. Dove presenti i parcheggi dovrebbero essere ridotti per creare spazio e a tratti indietreggiati verso montagna in modo da inserire una ciclopista a doppia corsia non coinvolta in nessun modo dal movimento veicolare motorizzato di passaggio e di parcheggio.

- **Via Varesi Locarno (INF11):** Corsia ciclabile indicata nella sezione solo in una direzione. Estedere anche all'altra direzione. Considerare bene la distribuzione e la demarcazione dello spazio tra pedoni e ciclisti. Priorità A auspicabile.

- **Via Luini Locarno (INF12):** intervento ottimale da estendere come esempio anche altrove all'interno del comune di Locarno, dove manca una rete capillare di ciclopiste marcate tra i vari punti nevralgici della città. Priorità A auspicabile.

- **Via Simen Minusio (INF13):** riteniamo questo tratto fondamentale e di importanza cantonale dato che dovrebbe essere utilizzato dalla stragrande maggioranza dei ciclisti veloci per evitare l'affollata ciclabile sul lungolago, dove si creano numerosi conflitti con i pedoni. Il tratto è al momento uno dei più pericolosi del Locarnese, a causa delle corsie ciclabili che possono essere invase dalle automobili (a 50 km/h). Qui proponiamo la messa in sicurezza dell'intero tracciato inserendo due corsie ciclabili indipendenti e separate (marciapiede o linea continua). Per la mancanza di spazio è inevitabile dover trasformare gran parte del tratto in un senso unico (come tipologia 2 ma con due corsie ciclabili una in andata e l'altra in ritorno). Da valutare in seguito sarebbe il collegamento tra questo asse est-ovest e il centro di Minusio (le scuole comunali e i negozi). Intervento da spostare in priorità A.

- **Riazzino (INF15):** la tipologia d'intervento non prevede delle corsie ciclabili anche se il ciclista indicato potrebbe farlo pensare. Proponiamo di introdurre due corsie ciclabili separate (linea continua o separazione fisica tramite marciapiede). Un collegamento ciclabile sicuro e pianeggiante con la stazione FFS di Riazzino (da Gordola e da Gerra Piano) è da ritenersi fondamentale (priorità A).

- **Nodo di ponte Brolla (INF19):** Anche il tratto tra ponte Brolla e Solduno è particolarmente pericoloso per i ciclisti. Andrebbe studiata la possibilità di realizzare una ciclopista perlomeno su parte del tracciato. La variante via Losone-Golino è decisamente più lunga se l'intenzione del ciclista è quella di recarsi in valle Maggia. In alternativa un trasporto tramite un trenino FART esclusivamente per bici (ogni 30min) potrebbe essere una proposta turistica interessante tra Locarno e Intragna (o Cavigliano), con fermate intermedie a Solduno e ponte Brolla.