



Dicastero:

PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

Messaggio municipale:

NO. 1443

Oggetto:

CAMPAGNE 2020

ASSETTO DEL PIANO VIARIO

VARIANTE DI PIANO REGOLATORE



MM no. 1443

CAMPAGNE 2020
ASSETTO DEL PIANO VIARIO
VARIANTE DI PIANO REGOLATORE

Egregio signor Presidente,
Gentili Signore e Signori Consiglieri Comunali

1. Introduzione

Con il presente messaggio vi sottoponiamo per adozione una variante al Piano regolatore relativa al Piano del traffico del comparto delle Campagne.

Il Piano regolatore di Gordola è stato approvato nel 1996. Successivamente sono state adottate diverse varianti. In relazione all'oggetto del presente messaggio senz'altro significativa è stata la modifica che ha visto una diminuzione degli indici edificatori nel comparto delle Campagne.

Infatti le elevate possibilità edificatorie stavano generando uno sviluppo insediativo importante che innegabilmente avrebbe avuto un impatto significativo sull'assetto stradale del comparto interessato e sulla qualità di vita in generale. Tanto più che il Piano del traffico di Gordola aveva rinunciato all'allargamento delle strade delle Campagne. Inoltre la mancanza di linee di arretramento ha comportato un avvicinamento eccessivo degli edifici alle strade generando situazioni urbanisticamente di scarso valore.

Lo spunto per questa variante è sostanzialmente dovuto a tutta una serie di avvenimenti che si sono succeduti recentemente. Dal punto di vista costruttivo ricordiamo il rifacimento del ponte sulla ferrovia che, dotato di due marciapiedi, permette ora un collegamento ciclopedonale adeguato verso le campagne. Ma vi è poi tutta una serie di progetti che comportano un adeguamento puntuale al Piano del traffico di questa zona.

Anzitutto vanno ricordate le misure previste dal Piano di agglomerato del Locarnese (PALoc3) e in particolare gli obiettivi stabiliti per la mobilità lenta. Gordola è uno snodo lungo i collegamenti Est-Ovest. La stazione ferroviaria rappresenta un nodo di interscambio importante. A tal proposito il progetto della nuova Stazione TILO prevede la realizzazione di un sottopassaggio collegando direttamente il trasporto pubblico con le Campagne. Parallelamente i progetti elaborati per il quartiere Sta Maria hanno considerato adeguati percorsi ciclopedonali che raccordano Via S. Gottardo con il nuovo ponte sulla ferrovia.

Tutti questi eventi comportano la necessità di adeguare l'assetto stradale delle Campagne in modo che tutte le opere possano poi realizzarsi in modo coerente e compiuto.



2. La coerenza dei diversi interventi previsti

Prima di entrare nel dettaglio è sicuramente importante ricordare e chiarire i vari processi in corso relativi al trasporto pubblico e la mobilità lenta.

La nuova Stazione TILO coincide con un importante potenziamento della linea ferroviaria che nel 2020 permetterà collegamenti diretti e veloci anche con Lugano. Dalla Stazione passerà il percorso ciclopedonale proveniente dalla Via S. Gottardo e che prosegue poi lungo Via al Fiume per poi innestarsi sul ponte della Verzasca verso Tenero. Dalla Stazione è previsto un sottopassaggio che si aggancia su Via Sta Maria. Da un punto di vista procedurale abbiamo la seguente situazione:

- la realizzazione della nuova Stazione segue procedure specifiche e nel cui ambito sarà realizzato il sottopassaggio;
- la sistemazione di Via S. Gottardo da Riazzino che prevede l'innesto della ciclopedonale sul quartiere Sta Maria seguirà la procedura della Legge sulle strade;
- i percorsi ciclopedonali all'interno del quartiere Sta Maria saranno definiti nell'ambito del previsto Piano particolareggiato.

Al Comune resta in questa fase la necessità di adeguare l'assetto viario di sua competenza in funzione delle misure stabilite dal Piano di agglomerato del Locarnese.

Evidentemente la rete stradale delle Campagne ha un suo assetto unitario per cui l'adeguamento della rete viaria ai diversi progetti in fase di avanzamento hanno comportato inevitabilmente una verifica di coerenza con tutte le strade della zona interessata.

In questa fase non sono quindi previste modifiche al Piano del traffico a nord della ferrovia. Ricordiamo che l'assetto di Via S. Gottardo e delle strade laterali è già stato oggetto di una variante approvata nel 2013.

Va anche ricordato che la variante oggetto del presente messaggio non prevede cambiamenti importanti ritenuto che l'impianto viario delle Campagne gode già una sua struttura consolidata che fa riferimento alla Via Centro Sportivo quale asse di collegamento principale sulla quale s'innestano le strade interne.

Va anche segnalato che alcune proposte si diversificano rispetto a quanto è in vigore relativamente a questioni di calibro stradale. Basti ricordare che il Piano del traffico vigente prevede già la realizzazione della ciclopedonale lungo Via al Fiume. Questo principio viene riconfermato e precisato attraverso calibri diversi.

3. Gli approfondimenti e gli elementi principali della variante

I diversi aspetti sono stati approfonditi nell'ambito di un mandato specialistico assegnato ad uno studio di ingegneria del traffico. Lo specialista è stato accompagnato dal pianificatore che ha poi riportato le scelte nell'ambito del Piano regolatore.

Di seguito vengono presentati gli elementi principali della variante rimandando per i dettagli alla documentazione dello specialista del traffico e del Pianificatore, parte integrante del presente messaggio



3.1 Via al Fiume - Via Tratto di Fondo, dal nuovo Ponte ferroviario al campo sportivo

Questo tracciato presenta situazioni orografiche diverse. Parallelamente alla ferrovia, oltre ad una larghezza del sedime veicolare di m 5.00 è prevista la realizzazione di una ciclopedonale verso Nord in corrispondenza di uno slargo già esistente

Proseguendo poi lungo la Verzasca le condizioni del territorio cambiano per cui ad una prima parte, sino a Via Tratto di Cima, è ancora possibile poter disporre di un calibro stradale da m 4.20 fino a m 5.50 completato da una ciclopedonale di m 2.50, proseguendo oltre i calibri stradali vengono ridotti a m 3.00 privilegiando in questo caso la continuità della ciclopedonale di m 2.50. Calibri più generosi comporterebbero la realizzazione di manufatti importanti a discapito del sentiero sottostante esistente sulla golena della Verzasca.

A tal proposito varianti che prevedevano il tracciato ciclopedonale in corrispondenza del sentiero sono state escluse poiché troppo impattanti sul contesto naturalistico e paesaggistico esistente. Non va nemmeno dimenticato che in base all'Ordinanza federale sulla protezione delle acque lungo i fiumi sono definite degli spazi di rispetto all'interno delle quali non ammessi interventi costruttivi.

Lungo un breve tratto sarà ammessa la convivenza dei veicoli e dei pedoni sul sedime stradale esistente e questo per convogliare i pochi movimenti veicolari su Via Tratto di Mezzo mentre non sarà più possibile l'accesso veicolare lungo Via Tratto di Fondo verso il campo sportivo.

Lungo Via Tratto di Fondo il tracciato stradale esistente sarà destinato unicamente al traffico lento.

E' giusto ricordare che in base al Piano regolatore vigente la rete viaria considera il fatto che la zona edificabile si estende anche in corrispondenza del Parco Avventura ubicato ad una quota inferiore rispetto al piano campagna. Verosimilmente a suo tempo venne ipotizzato una ricarica del terreno in modo che la zona edificabile fosse alla stessa quota della campagna residenziale. Il Piano del traffico prevedeva quindi una continuazione di Via al Fiume per poi andare a delimitare con un posteggio la zona edificabile verso Sud. Il Municipio non intende rinunciare a questa soluzione.

Nel corto termine si farà comunque capo alla strada esistente che per questioni formali deve quindi essere indicata nel Piano del traffico. Da un punto di vista strutturale questo tratto di strada non necessita di interventi.

In corrispondenza del campo sportivo viene riconfermato il posteggio. Il tracciato della ciclopedonale viene portato all'esterno del posteggio evitando di conseguenza conflitti fra pedoni e ciclisti con le manovre di accesso al posteggio.

3.2 Via Sta Maria - Via Tratto di Fondo Est - Piazza Stefano Franscini

Conseguentemente alla realizzazione del sottopasso ferroviario la Via Sta Maria assume un ruolo importante poiché rappresenta il collegamento più diretto dalle Campagne alla Stazione TILO. Questo tratto stradale è definito con un calibro di m 7.00 di cui m 1.50 per un marciapiede.

La Via Sta Maria s'innesta poi su Via Tratto di Fondo Est per il quale è previsto un calibro veicolare di m 3.00 completato da un marciapiede di m 1.50 e questo coerente con quanto stabilito per Via Sta Maria.



3.3 La rete viaria interna

Da un punto di vista concettuale nelle Campagne è prevista l'istituzione delle zone 30 km/h. Questo permette quindi di garantire la convivenza tra veicoli e pedoni nell'ambito di calibri ridotti. Rispetto al Piano del traffico vigente sono comunque previsti piccoli allargamenti del calibro stradale rendendo uniforme il percorso e definendone chiaramente le caratteristiche con una larghezza pari a m 3.60.

Tale dimensione, unitamente alla gestione del traffico attraverso sensi unici (procedura separata che segue l'apposito iter definito dalla Legge sulle strade) diminuirà ulteriormente i conflitti tra il pedone e i veicoli.

3.4 Le linee di arretramento

Attualmente il Piano del traffico, fatta eccezione per Via Centro sportivo non stabilisce graficamente gli arretramenti delle costruzioni dal ciglio stradale. Le norme per contro stabiliscono degli arretramenti misurati dalla mezzera della strada. In considerazione delle limitate larghezze delle strade, diversi edifici sono sorti molto vicini alle vie di transito.

Ricordiamo che gli arretramenti hanno anche una funzione urbanistica, in presenza di strade strette un adeguato arretramento permette di dare una valenza più pubblica.

La variante definisce le linee di arretramento in m 4.00.

3.5 Le norme di attuazione

Si coglie l'occasione per aggiornare alcune norme che direttamente o indirettamente toccano aspetti viari.

Viene rielaborato l'art. 11 relativo alle distanze dalle strade precisando meglio il concetto di deroga e delle opere che possono essere realizzate all'interno delle linee di arretramento.

4. L'esame preliminare

L'11 Dicembre 2018 il Dipartimento del Territorio ha comunicato l'esame preliminare sulla proposta di variante. La relazione di pianificazione si esprime in merito alle osservazioni dipartimentali.

In questa sede si ricorda che la variante non tocca l'argomento posteggi e che comunque lo studio specialistico ha evidenziato che all'interno del comparto delle Campagne il fabbisogno di stalli è soddisfatto.

Analogamente in relazione all'aspetto pianificatorio relativo al limite della zona edificabile in corrispondenza del parco Avventura, il Municipio ribadisce che in questa fase non intende rinunciare a quanto stabilito dal Piano regolatore.



5. Il deposito degli atti

La variante è stata depositata per la consultazione pubblica per un periodo di 30 giorni e più precisamente dal 8 Giugno 2019 al 7 Luglio 2019. Non sono pervenute osservazioni.

6. Aspetti procedurali e formali

- A. Preavviso commissionale: l'esame del Messaggio compete alla Commissione di Piano regolatore (articolo 172 della Legge organica comunale - LOC).
- B. Referendum facoltativo: la decisione del Consiglio comunale sottostà al referendum facoltativo (articolo 75 LOC).
- C. Quoziente di voto: per l'approvazione dei punti 1 e 2 del seguente dispositivo di deliberazione è necessaria la maggioranza assoluta dei membri che compongono il Consiglio comunale (almeno 16 voti affermativi) articolo 61 cpv. 1 LOC.

Viste le motivazioni addotte, richiamati gli articoli 13 lettera h) LOC (competenza) e 61 cpv.2 LOC (maggioranza qualificata), si invita l'onorando Consiglio comunale a voler

Risolvere:

1. E' adottata la variante al Piano regolatore composta dalla seguente documentazione:

- Piano variante al Piano del traffico, delle zone e delle EAP 1:1'000
- Art. 11 NAPR (nuovo) del seguente tenore:

Distanze da strade, piazze e sentieri

cpv. 1 Le distanze dalle strade e piazze pubbliche per le costruzioni sono fissate secondo le linee di arretramento o di allineamento del piano del traffico.

cpv. 2 Le linee di arretramento fissano il limite fino al quale è possibile costruire. Le linee di costruzione (allineamento) stabiliscono il limite lungo il quale è obbligatorio costruire; sono ammesse rientranze o limitate interruzioni, purché non venga compromessa l'immagine di continuità e di unitarietà spaziale.

cpv. 3 Il rispetto delle linee di arretramento e di costruzione (allineamento) è obbligatorio per tutte le costruzioni, sia principali che accessorie e interrante. In casi particolari, per giustificati motivi di ordine urbanistico o progettuale, il Municipio può concedere, una deroga alle linee di arretramento; la deroga non può essere concessa per le linee di costruzione.



cpv. 4 Le distanze minime di cui al precedente cpv. 1 non si applicano agli accessi; agli arredi di giardino e per le opere e i muri di cinta sempre che la sicurezza stradale sia garantita. Il Municipio può pure autorizzare in deroga al precedente cpv. 1 piccoli impianti d'interesse pubblico, come contenitori interrati per la raccolta di rifiuti, cabine elettriche, ecc.

cpv. 5 In assenza delle linee di arretramento la distanza minima è stabilita in m 4.00 dal ciglio stradale verso sentieri pubblici m 1.00. Nella zona dei vecchi nuclei vale quanto stabilito dall'art 21 delle presenti Norme.

- Relazione di pianificazione

2. Il Municipio è autorizzato a completare la procedura di approvazione ai sensi della Legge cantonale sullo sviluppo territoriale (Lst).

Con ossequio.

Per il Municipio

Il Sindaco
fto D. Vignuta

Il Segretario
fto T. Stefanicki

Approvato con risoluzione municipale no. 3819 del 29 luglio 2019.
Va per esame alla Commissione di Piano regolatore.

allegati: Piano variante al Piano del traffico, delle zone e delle EAP 1:1'000

Relazione di pianificazione

Studio dell'ingegnere del traffico

COMUNE

di

G

ORDOLA

PIANO REGOLATORE

**VARIANTE STRADE
PIANO CAMPAGNE**

**RELAZIONE DI PIANIFICAZIONE
NORME DI ATTUAZIONE**

INDICE

CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE	1
A. LA SITUAZIONE	2
1. IL PIANO REGOLATORE IN VIGORE	
1.1 L'impianto urbanistico	
1.1.1 La variante zona residenziale-commerciale RC e la valorizzazione urbanistica di Via San Gottardo	
1.1.2 La Via Centro sportivo	
1.1.3 Il Piano particolareggiato Burio S. Antonio	3
1.1.4 Il Piano particolareggiato Sta Maria	
1.1.5 La passerella sulla Verzasca	
1.1.6 La contendibilità insediativa	
2. L'AGGIORNAMENTO DEL PIANO DEL TRAFFICO, MOTIVAZIONI	
2.1 Il Piano di agglomerato del Locarnese, PALoc3	
2.2 La nuova fermata TILO	4
2.3 Il quartiere Sta Maria	
2.4 Le linee di arretramento	
2.5 Il comprensorio di studio	5
B. I RISULTATI DELLO STUDIO SPECIALISTICO	6
1. DAL PUNTO DI VISTA CONCETTUALE	
2. LE PROPOSTE DI DETTAGLIO	
2.1 Via al Fiume - Via Tratto di Fondo	
2.1.1 Via al Fiume tratta dal ponte FFS fino alla svolta verso la Verzasca (S.02.1 studio specialistico)	
2.1.2 Tratta dalla svolta fino a Via Tratto di Cima (S.02.2/S.02.3 studio specialistico)	
2.1.3 Via Tratto di Cima fino al mappale no. 609 (S.02.4 studio specialistico)	7
2.1.4 Dal mappale no. 609 a Via Tratto di Mezzo	
2.1.5 Via Tratto di Fondo fino alla Piazza Stefano Franscini (S.02.studio specialistico)	
2.2 Via Sta Maria e Via Tratto di Fondo Est	8
2.3 La mobilità interna ai quartieri	9
2.4 Le linee di arretramento	
2.5 Le norme di attuazione	
2.5.1 Gli articoli in vigore	
2.5.2 La proposta	11
3. LA VARIANTE AL PIANO REGOLATORE	
3.1 La modifica del Piano DEL TRAFFICO/EAP 1:2000	
3.2 Il Piano delle zone 1:2000	
3.3 Le Norme di attuazione	12
4. L'ESAME PRELIMINARE DIPARTIMENTALE	
5. IL DEPOSITO ATTI	14
CONCLUSIONI GENERALI	

CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

Alla luce dell'avanzamento di diversi progetti nell'ambito della mobilità locale e regionale il Municipio di Gordola ha ritenuto di dover affrontare alcune tematiche relative all'assetto viario del Comune in particolar modo nel comprensorio delle campagne.

In data 24 Ottobre 2016 il Municipio di Gordola ha assegnato un mandato allo studio di Ingegneria Comal di Arbedo-Castione per una verifica di coerenza dell'assetto viario delle campagne con i diversi progetti in corso. Nel contempo il Municipio ha assegnato un mandato allo studio BCM, pianificazione e urbanistica di Locarno, per l'accompagnamento dello studio specialistico e l'allestimento formale delle varianti.al Piano regolatore.

A. LA SITUAZIONE

1. IL PIANO REGOLATORE IN VIGORE

Il Piano regolatore in vigore è stato approvato dal Consiglio di Stato nel 1996. Il Piano del traffico era parte integrante del Piano regolatore.

Attraverso varianti successive approvate dal Consiglio di Stato nel 2002, nel 2003 e nel 2013 il Piano del traffico è stato aggiornato attraverso la definizione di alcuni obiettivi molto importanti e la cui valenza risulta significativa e determinante ancora oggi. Ci si riferisce in particolare all'assetto e valorizzazione urbanistica di Via Centro sportivo, asse collettore dalle campagne, Via San Gottardo e alla passerella ciclopedonale sulla Verzasca.

1.1 L'impianto urbanistico

In mancanza di un vero centro la struttura urbana di Gordola si è sviluppata in modo policentrico. I centri di diverso interesse, amministrativi, sociali e formativi sono sorti in modo puntuale in funzione dello sviluppo insediativo. In tal senso troviamo ad esempio strutture pubbliche agli estremi del Comune come il Centro scolastico/anziani e Chiesa parrocchiale completamente all'opposto del centro sportivo/scolastico. Tra queste situazioni si inseriscono altre strutture pubbliche quali il Palazzo comunale piuttosto che la Scuola dell'infanzia oppure il Mercato coperto.

La pianificazione della Via San Gottardo, la riqualifica di Via Centro sportivo rappresentano gli elementi essenziali che strutturano l'impianto urbanistico di riferimento.

La struttura urbanistica è molto semplice e vede nella Via San Gottardo la strada di collegamento cantonale che, allo stesso tempo, è lo snodo tra la collina e la campagna.

Sulla Via San Gottardo si inserisce la Via Centro sportivo, asse di raccolta dei flussi delle campagne residenziali fino alle strutture di interesse pubblico, scuole e centro sportivo. La ferrovia rappresenta una cesura superabile solo in poche situazioni.

Malgrado il Piano regolatore di Gordola sia stato approvato nel 1996 si può dire che l'impostazione urbanistica resta valida proprio per la sua semplicità strutturale. Anzi negli anni il Comune si è attivato nelle iniziative che andassero a rafforzare e caratterizzare questo impianto e più precisamente:

1.1.1 La variante zona residenziale-commerciale RC e la valorizzazione urbanistica di Via San Gottardo

In data 17 dicembre 2013 il Consiglio di Stato approvava una importante variante che ha permesso di definire e valorizzare la funzione urbanistica di Via San Gottardo. La variante ha stabilito criteri edificatori di carattere urbanistico e di valorizzazione dell'asse stradale. In questa variante è stata consolidata anche la permeabilità viaria verso i quartieri a monte e a valle. Questa variante ha quindi consolidato l'impianto urbanistico dell'asse commerciale di Gordola. In relazione alla mobilità lenta si ricorda che la variante ha stabilito che la fascia libera tra il ciglio esterno della strada e le costruzioni deve essere aperta all'uso pubblico il che evidentemente garantisce i collegamenti ciclopedonali in sicurezza. A tale riguardo sono pure state adottate misure atte a contenere gli accessi veicolari ai privati.

Per questo settore il piano regolatore è consolidato.

1.1.2 La Via Centro sportivo

Tra le diverse varianti approvate dal Consiglio di Stato il 28 gennaio 2003 vi era anche la proposta per l'assetto urbanistico di Via Centro sportivo. La Via Centro sportivo è l'asse urbano che collega Via San Gottardo a monte della ferrovia con le zone residenziali della campagna e le importanti strutture di valenza pubblica adiacenti. La Via Centro sportivo è un asse di raccolta dei flussi delle zone residenziali e delle strutture scolastiche

L'accesso alla zona industriale viene per contro organizzato da Tenero per evitare il passaggio di mezzi pesanti lungo la Via Centro sportivo. Alla variante ha fatto seguito il progetto e la realizzazione della riqualifica urbanistica di Via Centro sportivo, intervento poi prolungato fino al Centro SSIC.

1.1.3 Il Piano particolareggiato Burio S. Antonio

In data 8 settembre 2009 il Consiglio di Stato ha approvato il Piano particolareggiato del comparto Burio-S. Antonio che comprendeva anche proposte di riqualifica della strada. Le relative opere sono in fase conclusiva. Anche per questo settore si può concludere che dal punto di vista urbanistico e quindi anche della viabilità la situazione è da considerare consolidata.

1.1.4 Il Piano particolareggiato Sta Maria

Il Piano particolareggiato è stato oggetto di un mandato di studio in parallelo. Il progetto prescelto è in fase di affinamento il che permetterà l'elaborazione del Piano di indirizzo per l'esame preliminare cantonale. L'affinamento del progetto prescelto è coordinato con il progetto di riqualifica di Via San Gottardo tratto Rongie-rotonda di Riazzino.

1.1.5 La passerella sulla Verzasca

Sempre a seguito di una variante al Piano regolatore è stata poi realizzata la passerella ciclopedonale sulla Verzasca. Questa struttura è di fondamentale importanza nell'ambito della mobilità lenta regionale e locale.

1.1.6 La contendibilità insediativa

Sempre in data 17 dicembre 2013 il Consiglio di Stato ha approvato una variante che prevede l'assegnazione di un indice di sfruttamento massimo per la zona residenziale semintensiva (RSE) e la diminuzione delle altezze massime ammesse per le costruzioni. Questa variante è stata supportata da precisi calcoli della contendibilità insediativa ancora attuali elaborati su dati accertati e più affinati rispetto agli standard adottati dall'autorità cantonale. Si deve quindi concludere che, nel rispetto del principio della certezza del diritto le condizioni edificatorie della zona RSE sono consolidate anche in funzione del Piano di agglomerato del Locarnese che stimola lo sviluppo centripeto degli insediamenti. Puntualmente resta da valutare l'impostazione urbanistica dei grandi fondi ancora liberi e per i quali andrebbero valutate ipotesi di progetti di quartiere.

Questa variante interessa direttamente le questioni relative al traffico. Infatti la diminuzione delle potenzialità edificatorie ha permesso di riaggiustare un maggior equilibrio tra l'assetto stradale e le potenzialità insediate. Una eccessiva densificazione come prevista in origine avrebbe potuto generare maggiori conflitti e degrado urbanistico.

2. L'AGGIORNAMENTO DEL PIANO DEL TRAFFICO, MOTIVAZIONI

L'aggiornamento del Piano del traffico trova le sue motivazioni nell'ambito dei seguenti atti:

2.1 Il Piano di agglomerato del Locarnese, PALoc3

Il PALoc3 è stato formalmente approvato dalla Confederazione. In relazione alla mobilità Gordola è interessato dalle seguenti misure.

Paesaggio P9.2 Valorizzazione e fruibilità dello spazio fluviale della Verzasca. In tal senso il Municipio ha fatto elaborare un indirizzo. In relazione ai lavori oggetto del presente rapporto questa scheda è importante in relazione alla sistemazione stradale di Via al Fiume.

Insedimenti IN 5 Sviluppo centripeto in corrispondenza delle fermata TILO. Concerne l'area del quartiere Sta Maria per il quale il Piano regolatore prevede l'allestimento di un Piano particolareggiato. E' in fase di affinamento il progetto scelto nell'ambito del mandato di studio in parallelo. In relazione all'aggiornamento del Piano del traffico il quartiere Sta Maria è di fondamentale importanza per la sua funzione di snodo tra la Via San Gottardo, la nuova stazione TILO e raccordo con le campagne residenziali

Insedimenti IN 6.6 Riqualfica dei fronti lungo l'asse urbano principale di Gordola (via San Gottardo). Questa scheda va integrata con la misura TIM 11.2 "riqualifica multimodale dell'asse urbano principale Via S. Gottardo (vedi cap. 2.1). Si richiama che per quanto riguarda il fronte stradale lungo Via San Gottardo fino all'incrocio con Via Gaggiole la situazione è già stabilizzata nell'ambito della variante citata precedentemente (vedi cap. 1.1.1).

Mobilità lenta ML 13 Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Gordola, pista ciclabile Via al Fiume - fermata ferroviaria e **Misura traffico individuale motorizzato TIM 11.2** Riqualfica multimodale dell'asse urbano principale (Via S. Gottardo, Gordola).

2.2 La nuova fermata TILO

Le FFS hanno elaborato il progetto per la nuova stazione TILO di Gordola. Il progetto prevede la realizzazione di un sottopasso pedonale che raccorderà il quartiere Sta Maria con la Via Sta Maria. Nel frattempo è stato ricostruito il ponte sulla ferrovia riprendendo la stessa sezione stradale di Via Centro sportivo.

2.3 Il quartiere Sta Maria

E' stato definitivamente concluso l'affinamento del progetto prescelto nell'ambito del mandato di studio in parallelo. E' in fase di allestimento il Piano di indirizzo per la richiesta di esame preliminare dipartimentale

Il quartiere Sta Maria è molto importante poiché comprende la nuova Stazione Tilo dove deve convergere i flussi della mobilità lenta. Peraltro il progetto della Stazione prevede la realizzazione di un sottopasso pedonale che sbocca su Via Sta Maria.

Allo stesso tempo il quartiere Sta Maria è ubicato lungo i percorsi ciclopedonali che provenendo da Riazzino (vedi progetto di riqualfica dell'asse stradale Via S. Gottardo Rongie-Riazzino) raggiungono la Stazione e si diramano verso le campagne sia attraverso il sottopasso ferroviario sia lungo Via Stazione e il nuovo ponte sulla ferrovia.

Al tal proposito si segnala che per quanto riguarda gli aspetti veicolari il traffico generato dall'adiacente quartiere al Motto sarà indirizzato verso il quartiere Sta Maria. Questo permetterà da una parte di eliminare accessi sulla strada cantonale particolarmente problematici e d'altra parte di eliminare il traffico lungo la Via Stazione verso il ponte ferroviario. Questa tratta potrà di conseguenza essere destinata alla mobilità lenta fatta eccezione per i confinanti autorizzati.

2.4 Le linee di arretramento

Oltre all'adattamento alle misure PALoc e ai progetti ferroviari il Piano del traffico necessita alcuni aggiornamenti in relazione alle linee di arretramento.

Fatta eccezione per alcuni tratti stradali (vedi varianti adottate successivamente alla revisione comparto residenziale-commerciale RC lungo Via S. Gottardo) il piano del traffico non riporta le linee di arretramento. L'arretramento stradale è stabilito dalle norme di attuazione che peraltro definiscono delle distanze dalle strade misurate dalla mezzeria del campo stradale.

Innanzitutto quanto prescritto comporta in molti casi l'avvicinamento eccessivo delle costruzioni al ciglio stradale. Va segnalato che fortunatamente queste situazioni sono poche, questo è anche dovuto agli studi elaborati precedentemente che hanno permesso all'Ufficio tecnico di poter far capo ad un documento di riferimento il che ha permesso di anticipare l'applicazione delle distanze dal ciglio stradale secondo quanto previsto dalla Lst.

Questa condizione di incertezza deve essere superata attraverso la definizione formale delle linee di arretramento.

2.5 Il comprensorio di studio

Il Municipio ha ritenuto di anticipare gli approfondimenti relativamente al comparto delle campagne per i seguenti motivi:

- la necessità di poter adeguare entro breve gli strumenti pianificatori al PALoc ritenuto che il Piano di agglomerato impone scadenze chiare per l'ottenimento degli aiuti finanziari cantonali e federali;
- la necessità di integrare la nuova Stazione TILO e il ponte ferroviario nell'ambito della viabilità generale;
- il comparto è senz'altro quello strategicamente più importante sia per le relazioni interne che quale snodo nelle relazioni regionali;
- da un punto di vista sostanziale l'assetto viario lungo via San Gottardo è di recente approvazione, la permeabilità verso valle e verso monte è stabilizzata e non necessita di ulteriori modifiche;
- il comprensorio pedemontano presenta minori problematiche e anche quelle in buona parte risolte da un punto di vista pianificatorio, è in fase di procedura il progetto di riqualifica di Via Burio che darà un assetto urbanistico e viario definitivo lungo un'asta importante che collega le scuole con la Chiesa parrocchiale.

B. I RISULTATI DELLO STUDIO SPECIALISTICO

1. DAL PUNTO DI VISTA CONCETTUALE

Gli studi relativi al traffico e alla mobilità in generale riconfermano sostanzialmente l'assetto viario stabilito dal Piano regolatore. In particolar modo la variante al Piano regolatore per Via San Gottardo e la realizzazione della Via Centro sportivo hanno definitivamente consolidato l'impostazione urbanistica dei principali assi viari del Comune. Lo studio sulla viabilità delle campagne s'inserisce in questa impostazione andando ad ottimizzare diverse scelte già fatte a suo tempo in particolare per quanto riguarda la mobilità lenta.

Le misure adottate per diminuire le potenzialità edificatorie inoltre hanno rafforzato l'impianto viario secondario nelle campagne eliminando potenziali conflitti dovuti ad una crescita insediativa eccessiva e incoerente con la rete viaria.

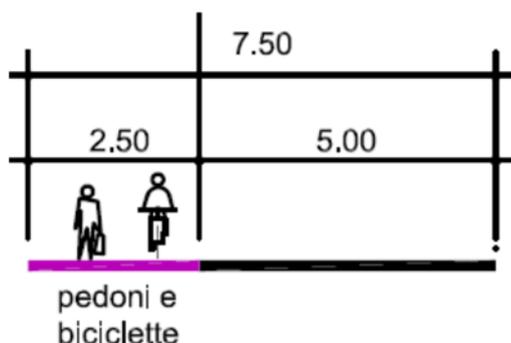
2. LE PROPOSTE DI DETTAGLIO

2.1 Via al Fiume - Via Tratto di Fondo

La Via al Fiume è di fondamentale importanza nell'ambito della mobilità lenta sia a livello regionale che locale poiché permette l'accesso ai quartieri residenziali e alle strutture pubbliche ma allo stesso tempo porta verso il ponte sulla Verzasca connettendosi con i percorsi verso Ovest. Da un punto di vista concettuale resta valido il principio stabilito dal PR vigente per cui lungo la Via al Fiume deve essere realizzata una ciclopedonale dedicata, separata dal sedime veicolare. Nel dettaglio lo studio specialistico ha però evidenziato come siano necessari degli adattamenti di calibro sia relativi alla ciclopedonale che per la fascia veicolare.

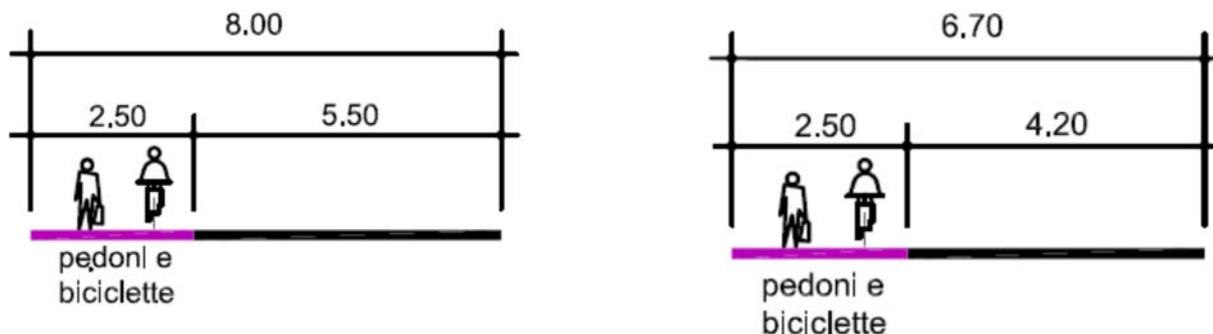
2.1.1 Via al Fiume tratta dal ponte FFS fino alla svolta verso la Verzasca (S.02.1 studio specialistico)

Contemporaneamente alla realizzazione del ponte ferroviario il Comune ha proceduto alla sistemazione di questo tratto stradale nell'ambito di interventi di manutenzione. Il calibro stradale attuale è di larghezza variabile. Lo studio specialistico prevede quale opere ulteriori con un campo stradale di m 5.00 che permetterà il flusso bidirezionale e l'inserimento puntuale di aiuole verdi o posteggi. Verso la ferrovia viene inoltre inserita una pista ciclopedonale di m 2.50.



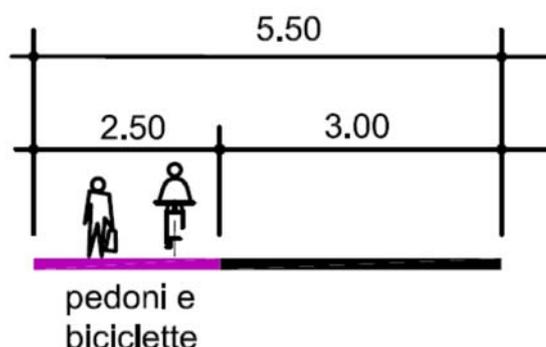
2.1.2 Tratta dalla svolta fino a Via Tratto di Cima (S.02.2/S.02.3 studio specialistico)

Lungo questa tratta il calibro stradale attuale è di ca m 5.00. Per questo tratto si prevede inizialmente un calibro stradale di m 5.50 all'interno del quale sarà possibile ricavare alcuni posteggi nel qual caso il sedime viario è ridotto a m 3.50. Verso l'incrocio con Via Tratto di Cima il calibro stradale si riduce a m 4.20 Verso la Verzasca è prevista la realizzazione di una ciclopedonale di m 2.50.



2.1.3 Via Tratto di Cima fino al mappale no. 609 (S.02.4 studio specialistico)

Lungo questa tratta è prevista una strada veicolare di m 3.00 di larghezza completata verso la Verzasca con la ciclopedonale di m 2.50.



2.1.4 Dal mappale no. 609 a Via Tratto Mezzo

Lungo questa tratta è ammesso il traffico promiscuo, pedoni/biciclette e vetture nella direzione di Via Tratto di Mezzo.

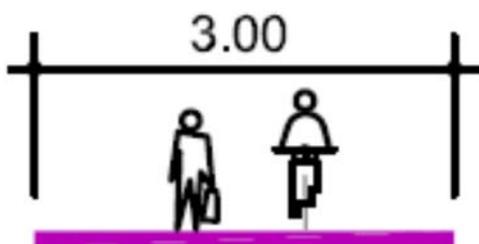


2.1.5 Via Tratto di Fondo fino alla Piazza Stefano Franscini (S.02.studio specialistico)

Va premesso avantutto come in base al Piano regolatore in vigore la zona edificabile si estende anche in corrispondenza del Parco Avventura ubicato ad una quota inferiore rispetto al piano campagna. Verosimilmente a suo tempo venne ipotizzato una ricarica del terreno in modo che la zona edificabile fosse alla stessa quota della campagna residenziale. Il Piano del traffico prevedeva quindi una continuazione di Via al Fiume per poi andare a delimitare con un posteggio la zona edificabile verso Sud. Il Municipio non intende rinunciare a questa soluzione per cui dal punto di vista veicolare lungo la Via Tratto di Fondo fino al campo sportivo la strada esistente viene classificata ciclopedonale. Il traffico veicolare attuale sarà interrotto riservato l'accesso ai confinanti autorizzati secondo misure di polizia.



In corrispondenza del campo di calcio la proposta conferma i posteggi già stabiliti dal Piano regolatore vigente con la relativa strada di accesso agli stalli. La ciclopedonale viene proposta all'esterno dei posteggi verso il campo di calcio e questo per evitare conflitti con le manovre di stazionamento delle auto.

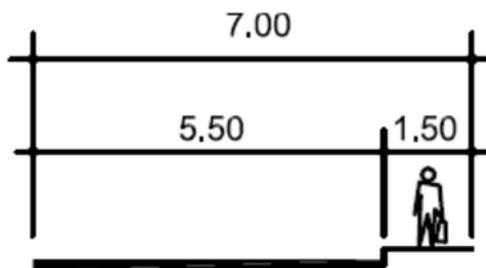


2.2 Via Sta Maria e Via Tratto di Fondo Est

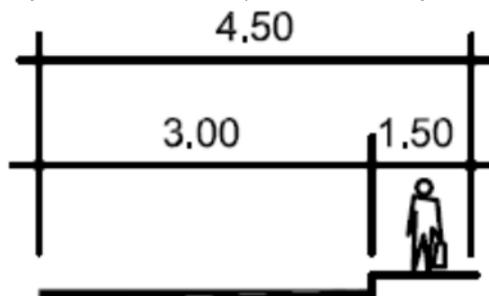
La Via Sta Maria collega il ponte ferroviario con la Piazza Stefano Franscini sul versante Est della zona residenziale delle campagne (S.03 studio specialistico).

Questo percorso assumerà grande importanza grazie al previsto sottopasso alla stazione TILO. Infatti provenendo dalle zone lavorative e dalle scuole il collegamento verso la Stazione sarà più immediato lungo la Via Sta Maria. Essa è inoltre meno toccata dal traffico veicolare rispetto alla Via Centro sportivo per cui essa assumerà un ruolo importante per la mobilità lenta.

Il Piano del traffico vigente aveva già intuito a suo tempo l'importanza di questo percorso predisponendo un calibro stradale totale di m 6.50 composto da m 4.50 di sedime veicolare e di m 2.00 destinato al pedone e al ciclista il Municipio ha deciso di mantenere la funzione della strada. La proposta prevede una sedime veicolare di m 5.50 all'interno del quale puntualmente è possibile delimitare dei posteggi e delle piantumazione. Lateralmente è definita una fascia pedonale di m 1.50.



La Via Sta Maria s'innesta poi su Via Tratto di Fondo Est dove è previsto un calibro stradale di m 3.00 completato con un marciapiede di m 1.50 (S.06 studio specialistico).

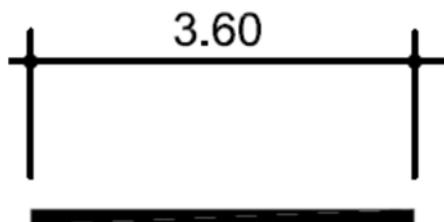


2.3 La mobilità interna ai quartieri

Lo studio specialistico prevede l'istituzione di una zona 30 per tutti i quartieri il che permette la gestione della mobilità lenta e il traffico veicolare nell'ambito di sezioni stradali contenute. Ciononostante e rispetto a quanto stabilito dal Piano del traffico viene proposto un piccolo allargamento della strada fino ad almeno un minimo di m 3.60. Questa proposta garantirebbe alla mobilità lenta, pedoni e ciclisti una maggiore sicurezza al passaggio di un veicolo ritenuto inoltre che in diverse situazioni al ciglio stradale corrispondono siepi private di varia natura. Correzioni puntuali sono previste anche in corrispondenza degli incroci stradali.

Al fine di evitare ulteriori allargamenti stradali è prevista una gestione dei sensi di traffico nel principio del minor percorso verso Via Centro sportivo.

Le proposte rispettano l'impostazione viaria in vigore, la variante si limiterà a adeguare i calibri stradali.



2.4 Le linee di arretramento

Gli accertamenti hanno evidenziato come prevalentemente gli edifici hanno mantenuto un arretramento di m 4.00 dal ciglio della strada esistente anche se va richiamato il fatto che non sempre il limite fisico della strada corrisponde al limite catastale. L'arretramento di m 4.00 è senz'altro giustificato e andrà di conseguenza stabilizzato nell'ambito della variante pianificatoria. Anche se non ancora affrontato in modo dettagliato alcune riflessioni andranno fatte in relazione alla sistemazione della fascia di arretramento.

In particolare andranno fissate delle regole di gestione delle opere di cinta che dovranno essere limitate per diversi motivi. Per questioni di sicurezza stradale e in particolar modo nell'ambito della formazione degli accessi e della visibilità in uscita sulla strada. Per questioni paesaggistiche evitando la formazione di muri eccessivamente elevati a filo strada. Infine in relazione ai previsti calibri stradali va evitato che il pedone o il ciclista si trovi in situazione di insicurezza al momento in cui si scambia con una vettura.

2.5 Le norme di attuazione

La variante relativa al Piano del traffico del comparto campagne è l'occasione per un aggiornamento di alcuni articoli delle norme di attuazione.

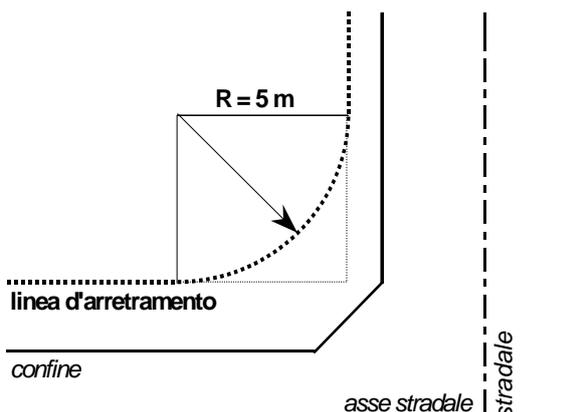
2.5.1 Gli articoli in vigore

Art. 11 NAPR - Distanze da strade, piazze e sentieri

cpv. 1 Le distanze dalle strade e piazze pubbliche per le costruzioni sono fissate secondo le linee di arretramento o di allineamento del piano del traffico; le linee di allineamento obbligano a costruire lungo il loro tracciato, parallelamente ad esse.

cpv. 2 Dove non esistono linee di arretramento o di allineamento le nuove costruzioni devono rispettare la distanza di m. 4.00 dall'asse della strada; agli incroci di strade deve tuttavia essere rispettata una distanza minima di ml 5.00 di raggio stabilita in modo tangente alle linee d'arretramento; in casi particolari e giustificati il Municipio può concedere deroghe a questa distanza.

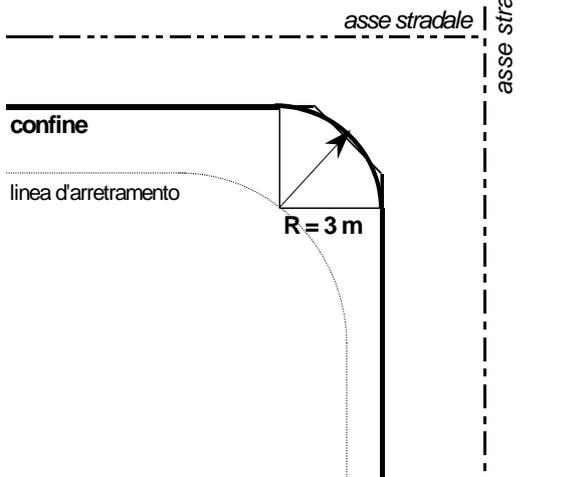
(vedi schizzo esplicativo a lato)



cpv. 3 Le opere di cinta e le siepi di regola possono essere realizzate a confine con le strade e i sentieri secondo le altezze massime prescritte dall'art. 16. Agli incroci di strade deve essere rispettata una distanza minima di ml 3.00 di raggio stabilita in modo tangente alle linee di confine. Possono essere concesse deroghe alla distanza minima ove la visuale e la sicurezza del traffico è garantita.

Negli incroci, in curva e in generale nei punti ove la visuale e la sicurezza del traffico risultino compromesse l'altezza massima è ridotta a ml 0.80.

(vedi schizzo esplicativo a lato)



cpv. 4 Le distanze dalle strade e piazze pubbliche si applicano anche alle costruzioni sotterranee.

cpv. 5 Verso i sentieri pubblici la distanza per le costruzioni è di m 1.00 dal confine; in casi particolari e giustificati il Municipio può concedere deroghe a questa distanza.

cpv. 6 Sono riservate le disposizioni degli articoli 21 e 22 delle presenti norme per le costruzioni nei nuclei e quelle del diritto cantonale sulle distanze per costruire autorimesse chiuse. ⁵⁾

Osservazioni

Va avantutto richiamato che le Norme del Piano regolatore di Gordola sono strutturate diversamente rispetto alle Norme comunemente in vigore in buona parte dei Comuni. In tal senso quindi le distanze dalle strade rientrano nel capitolo delle norme generali e non nel capitolo relativo al Piano del traffico. Inoltre non sono precisati i concetti di linea di arretramento e di costruzione (allineamento) e poco definite sono le eccezioni in deroga alle distanze.

Qualche incertezza solleva anche l'aumento di arretramento in corrispondenza degli incroci stradali. L'applicazione di maggiori distanze dalla strada è possibile nella misura in cui non viene garantita la necessaria prospettiva visiva, aspetto regolamentato dalle prescrizioni VSS. Altro aspetto che va riconsiderato è l'altezza dei muri di cinta a confine con le strade.

2.5.2 La proposta

Art. 11 NAPR - Distanze da strade, piazze e sentieri

- cpv. 1 Le distanze dalle strade e piazze pubbliche per le costruzioni sono fissate secondo le linee di arretramento o di allineamento del piano del traffico.*
- cpv. 2 Le linee di arretramento fissano il limite fino al quale è possibile costruire. Le linee di costruzione (allineamento) stabiliscono il limite lungo il quale è obbligatorio costruire; sono ammesse rientranze o limitate interruzioni, purché non venga compromessa l'immagine di continuità e di unitarietà spaziale.*
- cpv. 3 Il rispetto delle linee di arretramento e di costruzione (allineamento) è obbligatorio per tutte le costruzioni, sia principali che accessorie e interrato. In casi particolari, per giustificati motivi di ordine urbanistico o progettuale, il Municipio può concedere, una deroga alle linee di arretramento; la deroga non può essere concessa per le linee di costruzione.*
- cpv. 4 Le distanze minime di cui al precedente cpv. 1 non si applicano agli accessi; agli arredi di giardino e per le opere e i muri di cinta sempre che la sicurezza stradale sia garantita. Il Municipio può pure autorizzare in deroga al precedente cpv. 1 piccoli impianti d'interesse pubblico, come contenitori interrati per la raccolta di rifiuti, cabine elettriche, ecc.*
- cpv. 5 In assenza delle linee di arretramento la distanza minima è stabilita in m 4.00 dal ciglio stradale verso sentieri pubblici m 1.00. Nella zona dei vecchi nuclei vale quanto stabilito dall'art 21 delle presenti Norme.*

Osservazioni

L'articolo 11 viene riformulato senza con questo cambiare sostanzialmente le prescrizioni. In particolare:

- viene specificato il concetto di linea di arretramento e di linea di costruzione;
- viene precisato quali sono le eccezioni al rispetto delle linee di arretramento in particolare viene confermato che le opere di cinta come pure gli arredi di giardino possono sorgere a confine nella misura in cui è garantita la sicurezza stradale;
- viene ripreso quanto già in vigore per i casi in cui non sono definite le linee di arretramento e le distanze dai sentieri.

3. LA VARIANTE AL PIANO REGOLATORE

La variante al Piano regolatore prevede:

3.1 La modifica del Piano del traffico/EAP 1:2000

Il Piano del traffico viene modificato assegnando i nuovi calibri sulla base dello studio specialistico.

3.2 Il Piano delle zone 1:2000

Il Piano delle zone viene modificato nella misura in cui quelle piccole porzioni di fondo attualmente vincolate nel piano del traffico non sono più toccati da progetti stradali. Essi vengono assegnati alla zona residenziale semiestensiva RSE. Queste modifiche sono principalmente lungo Via Sta Maria e puntualmente lungo Via al Fiume.

3.3 Le Norme di attuazione

Le norme di attuazione sono modificate in corrispondenza dell'art. 11 e più precisamente:

Art. 11 NAPR - Distanze da strade, piazze e sentieri

- cpv. 1** *Le distanze dalle strade e piazze pubbliche per le costruzioni sono fissate secondo le linee di arretramento o di allineamento del piano del traffico.*
- cpv. 2** *Le linee di arretramento fissano il limite fino al quale è possibile costruire. Le linee di costruzione (allineamento) stabiliscono il limite lungo il quale è obbligatorio costruire; sono ammesse rientranze o limitate interruzioni, purché non venga compromessa l'immagine di continuità e di unitarietà spaziale.*
- cpv. 3** *Il rispetto delle linee di arretramento e di costruzione (allineamento) è obbligatorio per tutte le costruzioni, sia principali che accessorie e interrato. In casi particolari, per giustificati motivi di ordine urbanistico o progettuale, il Municipio può concedere, una deroga alle linee di arretramento; la deroga non può essere concessa per le linee di costruzione.*
- cpv. 4** *Le distanze minime di cui al precedente cpv. 1 non si applicano agli accessi; agli arredi di giardino e per le opere e i muri di cinta sempre che la sicurezza stradale sia garantita. Il Municipio può pure autorizzare in deroga al precedente cpv. 1 piccoli impianti d'interesse pubblico, come contenitori interrati per la raccolta di rifiuti, cabine elettriche, ecc.*
- cpv. 5** *In assenza delle linee di arretramento la distanza minima è stabilita in m 4.00 dal ciglio stradale verso sentieri pubblici m 1.00. Nella zona dei vecchi nuclei vale quanto stabilito dall'art 21 delle presenti Norme.*

4. L'ESAME PRELIMINARE DIPARTIMENTALE

In data 17 Luglio 2018 il Municipio ha sottoposto il progetto pianificatorio per esame preliminare al Dipartimento del Territorio che in data 11 Dicembre 2018 ha rassegnato il proprio preavviso. Il Dipartimento ha sostanzialmente preavvisato favorevolmente la proposta invitando comunque il Municipio a voler considerare alcuni aspetti.

Il Dipartimento, pur ammettendo che le modifiche non modificano l'impianto viario del Comune ritiene come fosse opportuno che le proposte andassero considerate nell'ambito di una riflessione che interessasse l'intero comprensorio comunale e s'integrassero con indirizzi di sviluppo insediativo. Come descritto ampiamente nella presente relazione le modifiche non toccano sostanzialmente l'impianto viario praticamente consolidato. La necessità di adeguare il piano del traffico limitatamente alle campagne deriva dalla necessità di dover predisporre la pianificazione ai diversi progetti in corso. Si ricorda che il Piano di agglomerato impone tempi realizzativi vincolanti. Quanto auspicato dal Dipartimento comporta tempi lunghi e d'altra parte saranno tematiche che potranno essere affrontate nell'ambito della elaborazione del Piano di azione ai sensi della scheda di Piano Direttore R6.

In generale il Dipartimento segnala che la realizzazione della ciclopedonale lungo la Via al Fiume comporta l'avvicinamento di manufatti verso la Verzasca. In tal senso la prevista opera non deve diminuire la larghezza dell'alveo del fiume e i manufatti devono considerare il rispetto della fascia di rispetto dai corsi d'acqua ai sensi dell'OPAc.

In relazione alla larghezza dell'alveo del fiume la ciclopedonale sarà eseguita alla stessa quota della strada esistente che si trova ubicata ad una quota superiore rispetto al sentiero esistente che corre lungo la Verzasca. Il piano delle zone di pericolo pubblicato sul portale cantonale evidenzia peraltro che buona parte dello spazio interessato dalla realizzazione della ciclopedonale non è interessato da pericoli di alluvionamento. Limitatamente alla parte verso Nord il pericolo residuo comprende la quota inferiore rispetto alla quota della pista ciclopedonale.

Lo studio specialistico descrive le sezioni lungo Via al Fiume. In corrispondenza della tratta verso Nord (Sezione A-A) gli allargamenti stradali vengono realizzati in corrispondenza di slarghi esistenti senza quindi la necessità di realizzare manufatti di sostegno. Proseguendo verso Sud. (Sezione B-B) gli allargamenti vengono eseguiti in corrispondenza della scarpata esistente che scende verso il sottostante sentiero e il raccordo con la pista ciclabile posti ad una quota di ca m 4.00 più in basso. Lungo il settore tra Via Tratto di Cima e Via Tratto di Mezzo l'allargamento verso la Verzasca viene realizzato attraverso una riduzione del calibro stradale di m 0.30 e un allargamento verso valle di ca 2.00 compreso una fascia di stacco di ca 20/30 cm. Il raccordo verso il sentiero sottostante ad una quota più bassa di ca m 3.00; è previsto mediante tecniche di ingegneria naturalistica.

In relazione all'applicazione dell'Ordinanza federale per la protezione delle acque l'Ufficio cantonale dei corsi d'acqua ha fornito lo spazio riservato al corso d'acqua della Verzasca. Come evidenziato nel Piano variante il tracciato della ciclopedonale invade lo spazio riservato ai corsi d'acqua solo nella parte a Nord di Via al Fiume. In base ai contatti avuti con l'Ufficio dei corsi d'acqua soluzioni saranno individuabili nell'ambito della domanda di costruzione.

Il Dipartimento segnala qualche perplessità in merito alla proposta di ciclopedonale in corrispondenza del tratto tra Via Tratto di Fondo in direzione del campo sportivo. In particolare il Dipartimento ritiene che andrebbe riconsiderata la situazione pianificatoria del comparto di proprietà comunale poiché la conferma del tracciato esistente non sarebbe coerente con quanto previsto dal Piano regolatore. Il Municipio ribadisce come al momento attuale non sia possibile elaborare proposte alternative a quanto previsto dal Piano regolatore in particolare per quanto riguarda il grande fondo di proprietà comunale. La conferma del tracciato stradale esistente quale ciclopedonale deve essere considerata come una soluzione transitoria che andrà rivalutata in altra occasione. D'altra parte per questa tratta non sono previsti investimenti particolari.

Il Dipartimento del Territorio invita inoltre il Municipio a voler considerare i calibri stradali in funzione della zona industriale. L'accesso alla zona industriale di Gordola non avviene attraverso la zona residenziale della campagna ma provenendo da Tenero. La larghezza stradale di Via Centro sportivo limita già attualmente il flusso dei veicoli pesanti e se del caso il Municipio provvederà a posare la necessaria segnaletica.

Per quanto riguarda i posteggi il Dipartimento infine invita il Municipio a voler adeguare il Piano del traffico alle direttive cantonali nell'ambito del Piano dell'urbanizzazione. In sostanza si tratterebbe di numerare e quantificare il numero di stalli di ogni singolo posteggio. Il Municipio rinuncia a questo adeguamento del tutto formale anche perché la variante non prevede nuovi vincoli di posteggi. Gli eventuali nuovi posteggi saranno ricavati all'interno del sedime stradale e come detto dallo stesso Dipartimento questa tipologia di posteggi non deve essere specificata nel Piano del traffico. In ogni caso contrariamente a quanto segnalato dal Dipartimento e come richiamato nella relazione dello specialista il Municipio ha già fatto elaborare da tempo il calcolo del fabbisogno di posteggi.

Il calcolo del fabbisogno ha suddiviso il comprensorio di Gordola in diversi settori, il comparto delle campagne è stato considerato come un unico comprensorio. In base ai calcoli nel comparto della campagna a fronte di un fabbisogno di 763 stalli vi è un'offerta pubblico/privato di 771 stalli quindi un esubero di 8 stalli. Evidentemente il calcolo del fabbisogno necessita una ponderazione. Il calcolo considera tutte le campagne mentre evidentemente sarebbe auspicabile aggiornare il calcolo limitandosi a dei sottocomparti.

Inutile considerare stalli disponibili lungo Via Sta Maria per un fabbisogno esistente lungo Via al Fiume. In ogni caso un aggiornamento del calcolo andrà fatto nell'ambito della procedura Legge strade. A quel momento sarà quindi possibile affinare il calcolo riferendosi al singolo sotto comparto interessato dal progetto stradale. Alcuni aspetti vanno però segnalati sin d'ora. Alcuni posteggi andranno previsti lungo Via Sta Maria dal ponte fino al sottopasso ferroviario, posteggi che si rendono necessari per coloro che faranno capo alla Stazione.

Alcuni posteggi andranno previsti lungo Via al Fiume in corrispondenza del tratto più a Nord dove l'allargamento è possibile senza estendere la quota campagna verso la Verzasca. Al di là del fatto che già attualmente lungo la Via al Fiume sono stazionate delle vetture lungo questa tratta troviamo una tipologia di edificazione molto densa dove la possibilità di realizzare dei parcheggi privati è particolarmente difficile. Lungo Via Sta Maria la realizzazione di alcuni posteggi va visto nell'ambito di una riqualifica urbanistica della strada lungo la quale si alterneranno spazi verdi arredati, piantumazione e qualche stallo. Infine non va sottovalutato il fabbisogno dell'utente ospite non sempre considerato nell'ambito del calcolo del fabbisogno. Il fatto che nella zona residenziale ogni proprietario deve realizzarsi un numero di posteggi secondo il suo fabbisogno non deve escludere a priori la necessità di poter disporre di qualche stallo pubblico. Nel caso delle campagne di Gordola l'unico posteggio pubblico è quello presso il Centro sportivo e dopo la Piazza Stefano Franscini non particolarmente centrali rispetto alla campagna residenziale.

5. IL DEPOSITO ATTI

Gli atti sono stati pubblicati durante il periodo di 30 giorni e più precisamente dall'8 Giugno 2019 al 7 Luglio 2019. Non sono pervenute osservazioni.

CONCLUSIONI GENERALI

L'impianto urbanistico proposto nell'ambito del Piano regolatore vigente è del tutto attuale e il piano del traffico è coerente con questa impostazione. Varianti successive hanno permesso di ottimizzare alcune proposte e hanno creato le basi legali per la realizzazione di tutta una serie di opere coerenti con gli obiettivi pianificatori di interesse locale e regionale. Lo studio sul traffico nelle campagne rappresenta sostanzialmente una ottimizzazione dei concetti espressi nel Piano regolatore vigente.



Comune di Gordola

Campagne 2020

Riordino viario del quartiere Campagne

- Relazione tecnica

PIANIFICAZIONE

Pagine 21 Dimensioni A4

Documento no. **4.1215.001** Ind. **C**

Cartella
C:\1215\Gordola-PlanodeltrafficoCampagne(Arbedo)\RAPPORTI\4.1215.001
Campagne2020-Relazione tecnicadocx

Ind.	Data	Prog.	Redat.	Contr.
-				
A	4 maggio 2017	GRO	GRO	GRO
B	19 giugno 2017	GRO	GRO	GRO
C	24.7.2018	GRO	GRO	GRO
D				



comal.ch
INGEGNERI CONSULENTI DAL 1952

CH • Via Cereghetti 10
CH • Via Bossi 50
CH • Via Praella 15
CH • Via Molinazzo 9
+ 41 91 683 12 31
+ 41 91 683 99 13

6834 Morbio Inferiore
6830 Chiasso
6850 Mendrisio
6517 Arbedo - Bellinzona
info@comal.ch
www.comal.ch

INDICE

1	Introduzione	1
1.1	Mandato	1
1.2	Basi	1
2	Situazione esistente	2
2.1	Ubicazione e perimetro di studio	2
2.2	Premessa	3
2.3	Problematica	3
2.4	Contesto	3
3	Analisi puntuale	6
3.1	Nuova fermata FFS	6
3.2	Collegamenti pedonali con la stazione	6
3.3	Comparto al Motto	7
3.4	Nuovo ponte sulla ferrovia	8
3.5	Via al Fiume	10
3.6	Via tratto di Fondo ovest (campo sportivo)	11
3.7	Via Santa Maria	13
3.8	Via Tratto di fondo est	14
3.9	Viabilità interna (via Campagne, via Tratto di Cima, via Tratto di Mezzo)	14
3.10	Via Centro sportivo	15
3.11	Velocità massima	16
3.12	Linee di arretramento	17
3.13	Posteggi	17
3.14	Infrastrutture	19
3.15	Pavimentazione	19
3.16	Insedimenti e traffico	20
4	Indirizzi	20
5	Conclusioni	21

1 INTRODUZIONE

1.1 Mandato

Con risoluzione municipale nr 556 del 24 ottobre 2016, il Municipio di Gordola ha incaricato lo studio di ingegneria Comal.ch, supportato dal pianificatore comunale Remo Clerici, di analizzare nel suo complesso la rete viaria del quartiere Campagne per impostare una pianificazione globale tesa a risolvere le problematiche attuali e impostare lo sviluppo futuro del quartiere.

Il mandato ha lo scopo di allestire un masterplan che assolve la funzione di Piano d'indirizzo per l'aggiornamento successivo del piano regolatore e nel contempo funga da linea guida per gli interventi già pianificati. Si intende quindi elaborare un documento di facile lettura che illustri le necessità, gli obiettivi e gli indirizzi operativi per tutto il quartiere.



I temi analizzati sono:

- Esigenze del traffico motorizzato (calibri stradali, velocità, sicurezza,...)
- Esigenze del traffico ciclistico (infrastrutture specifiche, convivenza con gli altri mezzi di locomozione, sicurezza,...)
- Esigenze del traffico pedonale (infrastrutture specifiche: sentieri, percorsi pedonali, marciapiedi; convivenza con altri mezzi di trasporto, sicurezza)
- Esigenze del trasporto pubblico (fermate e relativi accessi, percorsi bus)
- Posteggi (auto, moto e biciclette)
- Alberature
- Arretramenti
- Aree pubbliche e di svago (con relativo arredo)

Il documento è stato allestito con la collaborazione del pianificatore comunale senza ancora elaborare un progetto di variante formale. In ogni caso, come si potrà osservare, le proposte che scaturiscono in questo studio non mutano sostanzialmente gli obiettivi previsti dal Piano regolatore in vigore e dalle ipotesi di lavoro elaborate a suo tempo nell'ambito della revisione del piano del traffico poi sospesa (vedi anche concetto di mobilità lenta "Rete benessere").

1.2 Basi

Sono stati considerati i seguenti documenti:

- Piano regolatore in vigore e progetto di revisione del piano del traffico 2006
- PALOC 3, in particolare le seguenti misure che hanno influsso diretto o indiretto sulla pianificazione del comparto: IN5, IN9, IN10, TP 4.1, ML5.1, ML13, ML15, ML16, TIM2, TIM25, P9.1,
- Piano di mobilità scolastica SI/SE e complemento SMe, Comal.ch 2014/16

- Capitolato del mandato di studi in parallelo per la pianificazione del comparto PP Santa Maria
- Progetto di Ponte sulla ferrovia, studio di ingegneria Lurati Muttoni Partner, planimetria generale 15.6.2016
- Progetto manutenzione via al Fiume, studio di ingegneria Lombardi 2016
- Concetto di mobilità lenta "Rete Benessere", BCM Pianificazione e urbanistica luglio 2007
- "Fabbisogno e strategia di gestione dei posteggi sul suolo pubblico", Studio di ingegneria Francesco Allievi, 2010.

2 SITUAZIONE ESISTENTE

2.1 Ubicazione e perimetro di studio

Lo studio prende in considerazione la zona a sud della strada cantonale, fino alle scuole medie (piazza Franscini). Nello sviluppo del progetto la zona tra la strada cantonale e la ferrovia ha mostrato minore bisogno di intervento e la necessità di coordinarne lo sviluppo con il comparto Santa Maria, ragione per cui i piani elaborati si riferiscono in particolare alla zona a sud della ferrovia.

A titolo informativo si evidenzia che nell'ambito degli studi in atto per il Piano particolareggiato Sta Maria sono considerate tutte le esigenze della mobilità che emergono dal PALoc3 per quel comparto.

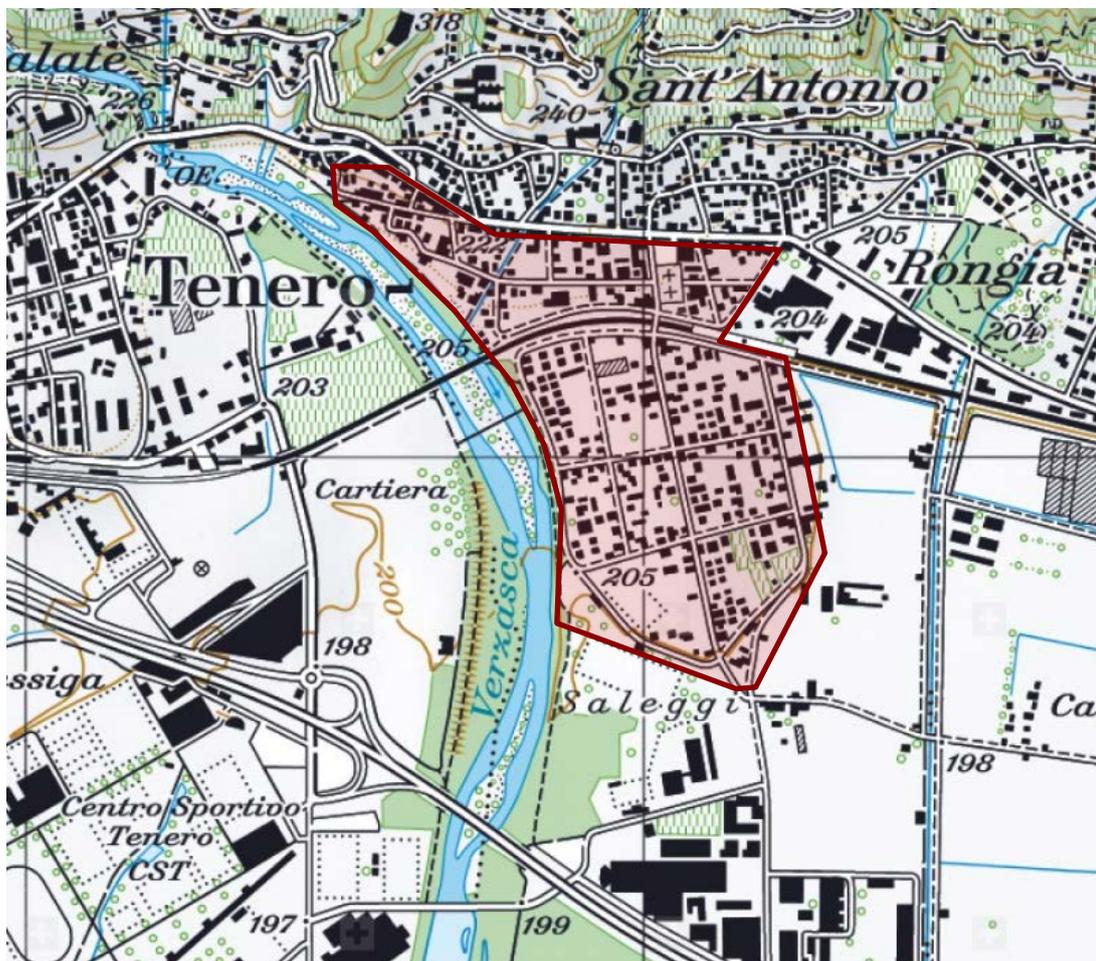


Figura 1 – Perimetro di studio

2.2 Premessa

Una revisione generale del Piano del traffico di Gordola era già stata avviata nel 2006 ma non venne mai portata a termine. A quel momento la priorità consisteva nell'inserimento delle linee di arretramento, la cui mancanza stava comportando, e ha comportato, un eccessivo avvicinamento dell'edificazione alle strade, ipotecando la loro valenza urbanistica.

Nel quartiere Campagne le strade sono l'unico elemento pubblico all'interno del tessuto costruito. Questa riflessione ha portato l'attuale Municipio a voler dare priorità a degli approfondimenti relativi alla zona della campagna, ritenuto che l'assetto viario di Via San Gottardo è già stato stabilito nell'ambito della variante relativa alla zona residenziale-commerciale, mentre eventuali problemi pianificatori della parte collinare non sono legati principalmente al piano del traffico.

Inoltre un particolare impulso all'elaborazione di questo studio è stato dato dai progetti di nuovo ponte ferroviario e della nuova fermata TILO. Questi due progetti rappresentano un'opportunità che permette di riqualificare e ottimizzare le rete viaria in chiave di sviluppo della mobilità lenta. Inoltre si tratta di integrare le diverse misure stabilite dal PALoc3.

2.3 Problematica

Il quartiere Campagne, inteso come territorio a sud di via San Gottardo, ha conosciuto un importante sviluppo insediativo, secondo quanto previsto dal Piano delle zone, ma lo sviluppo delle infrastrutture stradali ha seguito il passo solo parzialmente (in particolare con la sistemazione di via Campo Sportivo, Piazza Stefano Franscini e via Pentima). Il Piano del traffico risulta obsoleto e l'aggiornamento previsto in passato non è per ora stato attuato. Necessita di essere rivisto criticamente in funzione dei nuovi bisogni in fatto di spostamenti all'interno del quartiere e delle nuove norme e regole dell'arte. Nei prossimi anni sono previsti importanti sviluppi che avranno un forte impatto sulla domanda e sull'offerta di mobilità. In particolare è previsto il rifacimento della via al Fiume, il rifacimento del Ponte sulla ferrovia, la costruzione della nuova stazione ferroviaria e del quartiere Santa Maria. Queste opere, e le altre future sistemazioni del quartiere, necessitano di una coordinazione che garantisca loro coerenza e un uso efficiente delle risorse.

2.4 Contesto

Il quartiere Campagne è una zona residenziale piuttosto vasta, pianeggiante, ai cui margini si trovano **diversi punti di attrazione**. Il tutto si trova a distanze pedonali.

Oltre all'asse principale di via San Gottardo, che delimita il comparto di studio a nord, il quartiere è attraversato da via Centro sportivo, che oltre a svolgere la funzione di strada di raccolta del traffico del quartiere, collega la strada cantonale Via San Gottardo con la zona industriale, i diversi centri formativi (SSIC e SM) e lo svincolo autostradale di Tenero. Le restanti strade hanno, per quanto riguarda il **traffico veicolare**, unicamente lo scopo di servire i fondi adiacenti.

Per quanto riguarda il **traffico ciclistico**, va evidenziata la presenza della passerella sulla Verzasca quale elemento di congiunzione con il vicino territorio di Tenero e i suoi punti di interesse (centri commerciali). Essa riveste anche un ruolo importante per il collegamento della Scuola Media. La passerella necessita quindi di essere convenientemente integrata in una rete di percorsi che consentano di muoversi all'interno del Comune tra le zone di residenza e i diversi punti di interesse. Tale concetto era già preconizzato nel Piano del traffico del PR 1996 e trova conferma nelle valutazioni effettuate nell'ambito del Piano di mobilità scolastica. Dalla passerella, si prevede di sviluppare i collegamenti da un lato verso la stazione con proseguimento verso Riazzino e dall'altro verso la scuola media con la congiunzione al

percorso cantonale Bellinzona-Locarno (-Caveragno). Ciò coerentemente con la rete ciclabile regionale definita nel PALoc.

Riguardo ai **collegamenti pedonali** si evidenzia la presenza della stazione FFS quale punto centrale di origine e destinazione. Da un lato perché il treno è il mezzo di trasporto di molti studenti sia della scuola media che del centro di formazione professionale SSIC, ma anche perché la stazione si trova in posizione favorevole per offrire un servizio molto attrattivo a tutti gli abitanti del comune e ai lavoratori della zona industriale (collegamenti regionali con Locarno, Bellinzona e Lugano/Chiasso, quest'ultimo dal 2020 attraverso la nuova galleria di base del Monte Ceneri).

La **stazione**, per esigenze di sviluppo della linea, è in procinto di essere spostata più a est rispetto alla posizione attuale, in corrispondenza del previsto nuovo quartiere Santa Maria. Ciò comporta un allontanamento dal centro di Gordola e dall'asse di via Centro sportivo. La nuova stazione dovrà quindi essere attentamente ricollegata al tessuto urbano circostante per garantire la massima attrattività. Essa sarà dotata di un nuovo sottopasso pedonale che consentirà di accedere ai binari direttamente da sud, da via Santa Maria. Questo comporterà sostanzialmente uno spostamento del flusso pedonale verso le scuole da via Centro sportivo a via Santa Maria.

Altro elemento importante del contesto generale è il **fiume Verzasca** con la sua area golenale, che costituisce non soltanto un collegamento faunistico tra la valle e il piano, ma anche un'importante area di **svago di prossimità**. Il suo sviluppo lineare dal nucleo del paese verso le aree verdi in zona campo sportivo / scuole e a seguire fino al Ponte dei Pomodori e oltre verso la foce, permette di muoversi in un contesto naturale di pregio per raggiungere le aree verdi più vaste situate a sud.

A est del comparto di studio si trova la zona agricola. Anch'essa può avere un interesse di svago, anche se allo stato attuale si presenta meno attrattiva dal punto di vista paesaggistico. È comunque inclusa nel perimetro del PUC **Parco del Piano** da cui in futuro potrebbero scaturire interventi di valorizzazione.

L'immagine seguente sintetizza i principali elementi del contesto di lavoro appena descritti:

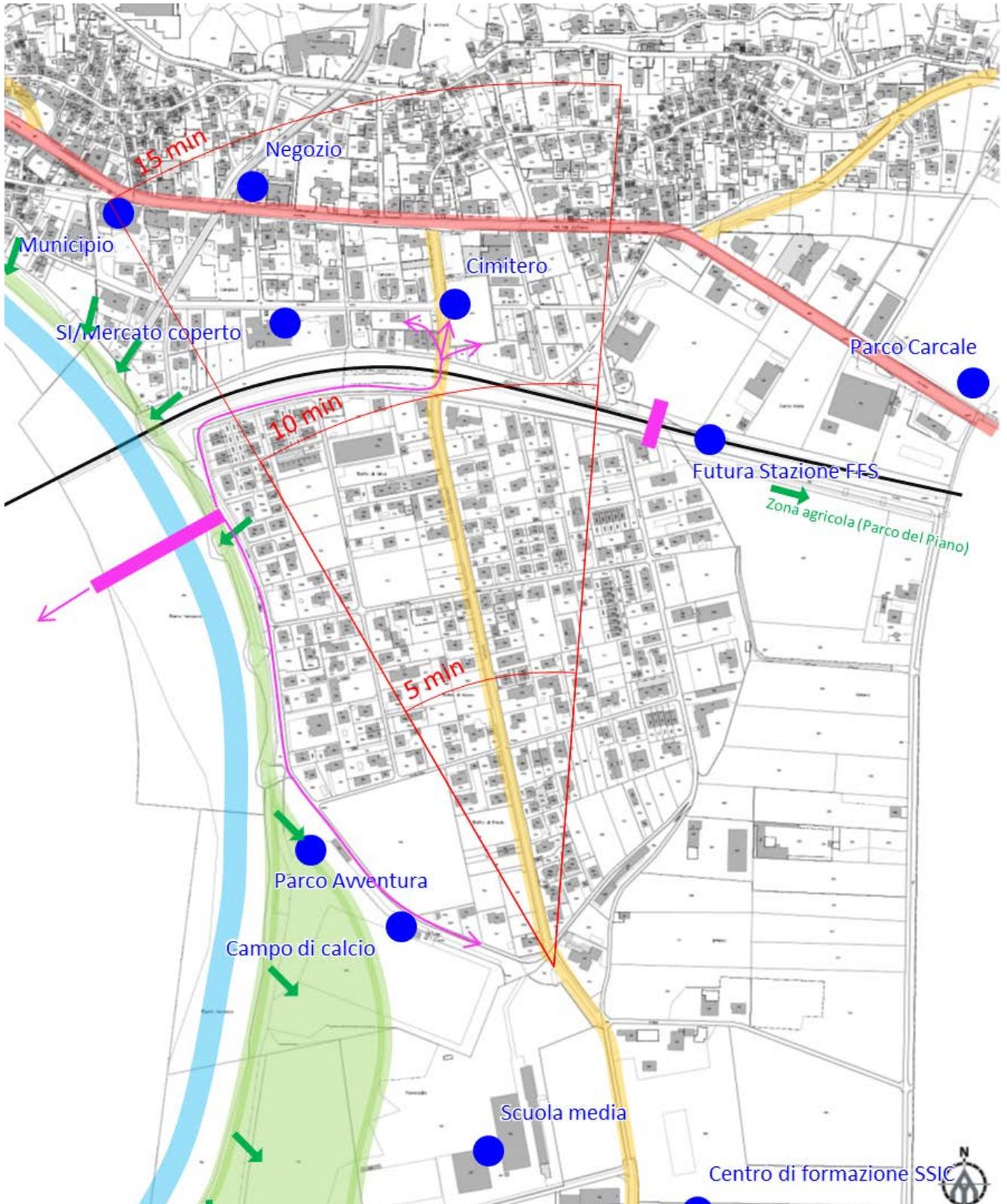


Figura 2 - Inquadramento generale

3 ANALISI PUNTUALE

Il presente capitolo analizza le diverse situazioni riscontrate evidenziando le problematiche e indicando i principi di intervento che sono stati definiti di concerto tra il progettista, il pianificatore comunale, l'Ufficio tecnico comunale e il Municipio stesso. Questi principi confluiscono nel piano di indirizzo che dovrà costituire la linea guida per l'adattamento del PR, l'acquisizione dei fondi, e la coordinazione dei diversi interventi di conservazione e di sviluppo delle infrastrutture.

3.1 Nuova fermata FFS

Il progetto per La nuova fermata FFS è stato concluso. Le FFS si occuperanno di realizzare i nuovi marciapiedi con l'arredo necessario e il nuovo sottopasso pedonale verso Via Sta Maria . Quest'ultimo in particolare costituisce un miglioramento dell'accessibilità dal comparto a sud della ferrovia, in quanto sarà possibile un accesso più diretto.

Spetta al Comune realizzare le vie d'accesso con i vari mezzi di trasporto e l'arredo nella zona circostante. In questo ambito si deve mirare ad un'attenta ricostruzione dei collegamenti pedonali con la nuova fermata in tutte le direzioni (vedi capitolo seguente), inoltre presso la stazione è importante poter posteggiare le biciclette (su ambo i lati dei binari) e disporre di un numero adeguato di posteggi. Infine deve essere considerata l'interazione con il trasporto pubblico e si garantire un minimo di spazi pubblici per dare alla fermata il carattere di luogo pubblico.

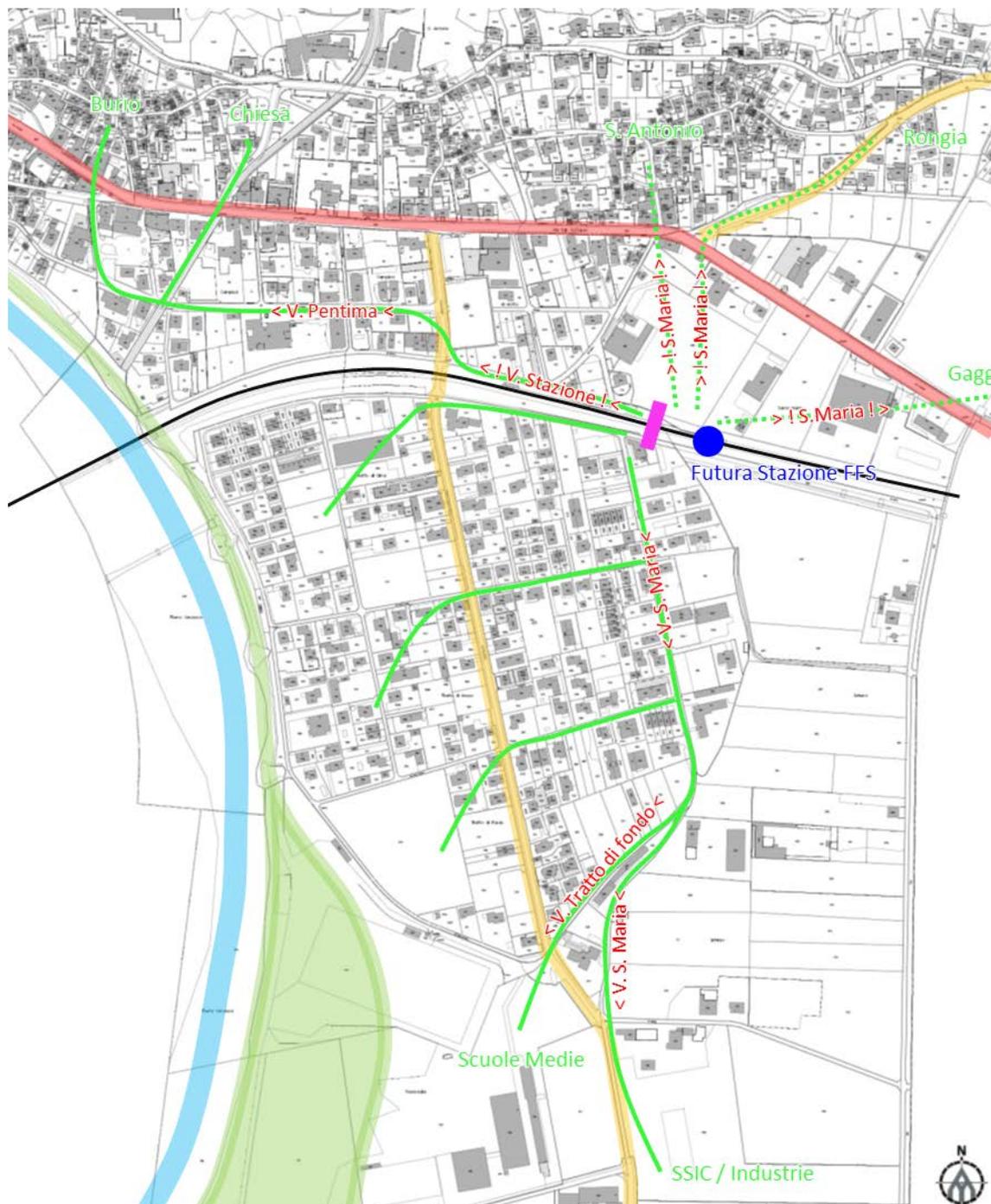
Per quanto riguarda il lato nord ci troviamo nel perimetro del mandato di studi in parallelo del comparto Santa Maria, che è in corso parallelamente all'allestimento di questo progetto, al quale sono demandati i compiti di realizzare convenientemente gli accessi veicolari con i relativi posteggi, del trasporto pubblico, pedonali e delle biciclette.

A sud dei binari, su via Santa Maria, è opportuno procedere a una riqualifica in modo da disporre di un marciapiede quale punto di arrivo del sottopasso, di un parcheggio per biciclette e di alcuni posti auto. Il Municipio deve vegliare affinché il progetto FFS consideri adeguatamente la situazione auspicata in quanto a spazi pubblici e arredo nella zona circostante.

3.2 Collegamenti pedonali con la stazione

Come evidenziato nei capitoli precedenti, per un buon funzionamento della stazione come punto di riferimento per il paese di Gordola, è fondamentale che essa sia collegata al meglio dal punto di vista dell'accesso pedonale nelle diverse direzioni. Lo schema seguente riporta le principali aree da collegare e i percorsi.

Si evince che attraverso il pianificando comparto Santa Maria si dovrà poter raggiungere le zone S. Antonio, Rongia e Gaggiolo. Via Stazione ha la sua importanza a livello pedonale per il collegamento della zona Burio/Chiesa. A sud via Santa Maria diventerà senza dubbio l'asse principale per i pedoni, inclusi i flussi piuttosto cospicui di accesso alla scuola media e al centro SSIC. A nostro avviso anche gli abitanti del quartiere Campagne tenderanno a portarsi su via Santa Maria per raggiungere la stazione.



Collegamenti pedonali con la nuova fermata FFS.

3.3 Comparto al Motto

Gli accessi del quartiere Motto alla strada cantonale Via San Gottardo sono problematici in quanto, oltre ad essere molto stretti, presentano pessime condizioni di visibilità sulla strada cantonale. Gli stessi rivestono inoltre un interesse per il traffico pedonale di accesso alla stazione, come illustrato al capitolo precedente.

Anche la Via Stazione presenta una forte domanda quale asse ciclopedonale, infatti a livello locale deve garantire il collegamento tra la Stazione e tutta la zona residenziale verso Nord, senza dimenticare che a livello regionale si trova sul collegamento Tenero-Riazzino previsto dal Paloc (dalla passerella sulla Verzasca, via Al Fiume, ponte sulla ferrovia, via Stazione, via San Gottardo). Dato che è stretta e in pendenza, la strada non si presta in modo ottimale alla convivenza tra pedoni, biciclette e

veicoli motorizzati. Per contro con la realizzazione del sottopasso ferroviario nell'ambito della nuova fermata TILO questo collegamento sarà sgravato dai pedoni provenienti dalla SSIC e dalla SM. Tutte queste considerazioni portano a concludere come che sia più opportuno che l'accesso veicolare al comparto Al Motto venga organizzato attraverso la nuova viabilità del comparto Santa Maria. In tal modo gli attuali accessi potranno essere destinati prevalentemente alla mobilità lenta, ovviamente pregiudicata la percorribilità veicolare per accedere ai fondi confinanti.

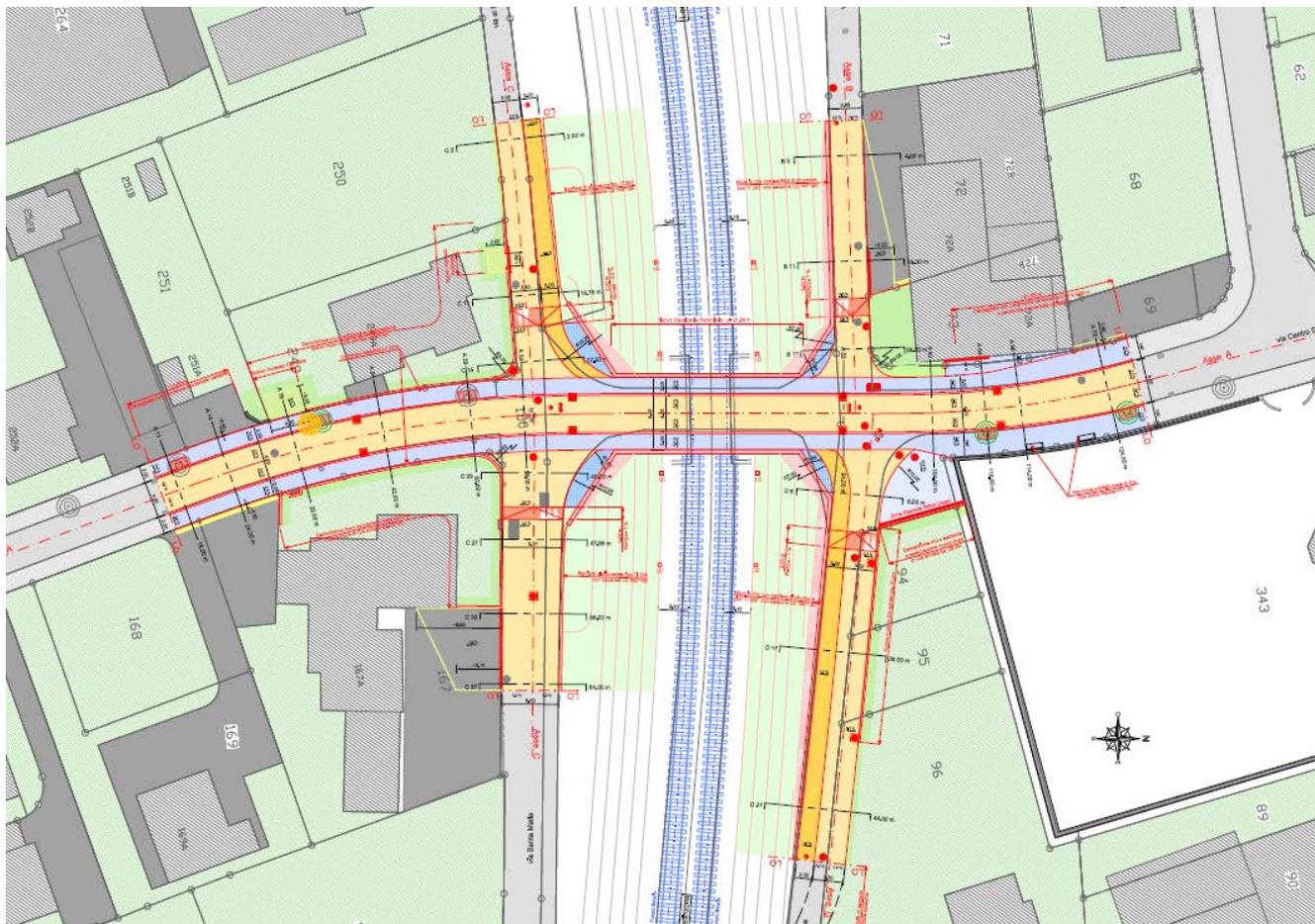


Situazione e raccomandazione di intervento per il comparto Al Motto

3.4 Nuovo ponte sulla ferrovia

Il ponte sulla ferrovia di via Centro Sportivo è l'elemento centrale di congiunzione tra il quartiere campagne, con le scuole e la zona industriale con il resto del paese, nonché la via d'accesso verso lo svincolo autostradale. L'attuale ponticello agricolo è ormai obsoleto sia dal punto di vista della funzionalità che della struttura. Inoltre il potenziamento della linea ferroviaria cambierà la situazione dei binari.

Il progetto del nuovo ponte è stato oggetto di pubblicazione con l'obiettivo di iniziare i lavori di costruzione all'inizio del 2018. La nuova struttura riprende il calibro e la sezione stradale di via Centro sportivo. Ciò comporterà un netto miglioramento delle condizioni di viabilità sia veicolari che pedonali, in quanto su entrambe i lati saranno disponibili marciapiedi di 2m.



Nuovo ponte sulla ferrovia (progetto Lurati Muttoni Partner 15.6.2016)

Il nuovo ponte avrà una quota più alta rispetto all'attuale, ciò che comporterà di raccordare per una trentina di metri le sei strade adiacenti. In questo ambito è previsto di realizzare

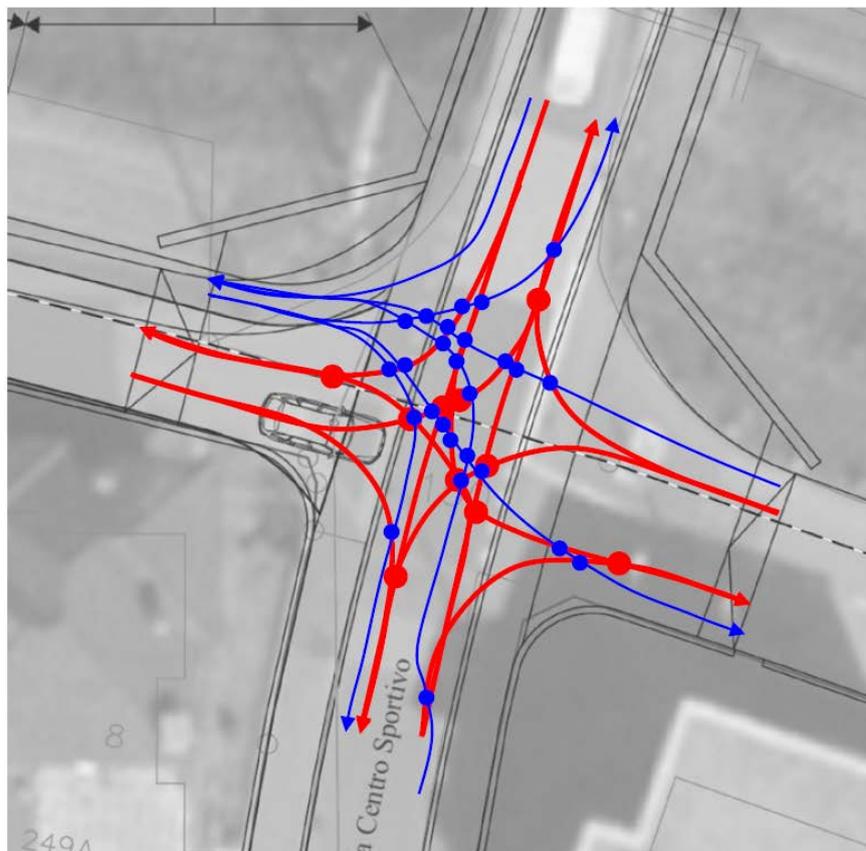
- L'innesto di via Al Fiume con un calibro di 5,40m
- L'innesto di via Santa Maria con un calibro di 6,50m
- L'innesto di via Stazione con un calibro di 5.50m
- L'innesto di via Campisci con il calibro esistente di 3,80m

In questo progetto si ipotizzava di condurre le biciclette su un marciapiede di 2m lungo via al Fiume, far loro attraversare via Centro Sportivo nel contesto del ponte per proseguire su un marciapiede di 2m su via Stazione.

Come illustrato in una perizia sottoposta al Municipio, per quanto riguarda il percorso ciclabile si ritengono fondamentali i seguenti aspetti di sicurezza:

- Per la convivenza di biciclette e pedoni lungo via al Fiume il marciapiede ciclopedonale deve avere una larghezza non inferiore a 2,50m
- In corrispondenza dei complesso incroci a 4 vie l'attraversamento delle biciclette deve avvenire insieme al traffico veicolare, pena un aumento esponenziale dei punti di conflitto dell'intersezione.

- Per il buon funzionamento della viabilità in via Al Fiume e all'intersezione, il primo tratto di via Al Fiume dovrebbe consentire l'incrocio di due veicoli.
- Su via stazione, considerata la pendenza, che comporta immediatamente velocità elevate in discesa, la conduzione promiscua di bici e pedoni è inopportuna. Le biciclette saranno quindi da condurre sulle corsie veicolari, mirando piuttosto alla riduzione del traffico veicolare grazie al nuovo collegamento della zona Al Motto come illustrato al cap 3.3.



Punti di conflitto in caso di conduzione separata del traffico ciclistico nell'intersezione, situazione da evitare.

Alla luce di queste considerazioni si raccomanda quanto segue:

- Prevedere all'imbocco di via al Fiume la possibilità di realizzare l'incrocio di due veicoli e l'immissione delle biciclette nelle corsie veicolari
- La realizzazione di via Stazione può avvenire come da progetto, rinunciando tuttavia a condurre le biciclette sul marciapiede. È anche ipotizzabile mantenere via Stazione con il calibro esistente lasciando convivere pedoni, biciclette e veicoli sullo stesso spazio, in vista dell'eliminazione del traffico motorizzato.
- Per quanto riguarda via Santa Maria si raccomanda di prevedere il calibro di 7m (v. cap 3.7).

3.5 Via al Fiume

Su via Al Fiume è in corso il risanamento della pavimentazione e delle infrastrutture sotterranee quale intervento di manutenzione sul tracciato esistente. Più a lungo termine è da prevedere la realizzazione del collegamento ciclabile tra la scuola media, la passerella e la stazione. Per questa infrastruttura sono state analizzate diverse varianti.

Il Municipio aveva fatto elaborare un progetto che prevedeva la conduzione del percorso ciclabile sul tracciato dell'attuale sentiero. Nella misura in cui la pista ciclopedonale necessita essere pavimentata

e illuminata, le caratteristiche naturali del sentiero sarebbero andate perse. Inoltre l'opera sarebbe andata a porsi in vicinanza del bosco e della zona golenale, creando anche problemi di ordine pianificatorio.

Tutte queste considerazioni, unitamente ai costi di costruzione, hanno portato il Municipio a voler invece confermare il concetto già previsto dal Piano regolatore che posiziona il percorso ciclopedonale congiunto al tracciato stradale di via Al Fiume. In questo modo il sentiero manterrà la sua naturalità, ciò che è ben visto anche da chi si occupa della protezione del bosco, come confermato informalmente dal forestale di Circondario.

Per quanto riguarda il sentiero, esso potrà in futuro essere valorizzato con l'organizzazione di soste attrezzate e la sistemazione del sottofondo.

Le diverse condizioni topografiche hanno portato ad una soluzione differenziata per tratti:

- Tra l'attuale tracciato stradale e la trincea ferroviaria è disponibile un sedime pianeggiante di proprietà FFS. Qui si intende realizzare un percorso ciclopedonale di larghezza 2,5m separato dalla carreggiata. Inoltre si prevede di sviluppare la strada per il traffico bidirezionale e prevedere una fascia di arredo per la posa di alberature e/o alcuni posteggi a servizio delle abitazioni (visitatori).
- Lungo il fiume Verzasca a nord della passerella, appurato che si intende mantenere il più possibile il carattere naturale della zona golenale e che il dislivello per raggiungere la passerella comporterebbe opere di sostegno importanti, si è optato per condurre il percorso ciclopedonale di 2,5m parallelo alla strada, garantendo a quest'ultima un calibro tra i 4,20m e i 5,50m in corrispondenza della curva.
- Tra la passerella e via Tratto di Mezzo le condizioni di spazio variano notevolmente. Infatti lungo questo tratto il versante della Verzasca si "stringe" verso la strada esistente. Questo comporta la realizzazione di opere di sostegno importanti. Il Municipio non esclude questa eventualità a lungo termine, anche in funzione dell'effettivo sviluppo del traffico ciclistico. Per questo si prevede di consolidare a PR tale soluzione.
A breve termine si opta per contro per una gestione dei flussi attraverso misure mirate a ridurre al massimo il traffico veicolare, in modo da garantire la convivenza tra veicoli e traffico lento migliorando però le condizioni di quest'ultimo. Le misure prese per ridurre il traffico riguardano la chiusura dello sbocco su via Tratto di Fondo (verso il campo sportivo) in modo da evitare che i quartieri residenziali non siano attraversati dal traffico generato dalle attività sportive. Questa misura è descritta in dettaglio ai cap 3.6 e 3.9.

3.6 Via tratto di Fondo ovest (campo sportivo)

Il tratto ovest di via Tratto di Fondo è caratterizzato da due situazioni particolari.

Innanzitutto il campo sportivo e il Parco Avventura generano un certo traffico che non dovrebbe gravare le strade di servizio residenziali. Inoltre comportano un fabbisogno di posteggi (per il solo campo di calcio sono necessari secondo la norma VSS tra i 30 e i 50 posteggi, secondo il numero di spettatori che si considera).

La seconda particolarità è data dal Piano regolatore, che prevede un diverso tracciato della strada rispetto all'esistente, infatti la zona attualmente occupata dal Parco Avventura è assegnata alla zona edificabile e si prevede che la strada di quartiere la contorni esternamente. Vi è da credere che nell'ambito della stesura del Piano regolatore il Municipio di allora aveva ipotizzato una estensione

della zona edificabile attraverso una discarica di materiale che permettesse di portare il terreno (Parco Avventura) alla quota del quartiere:



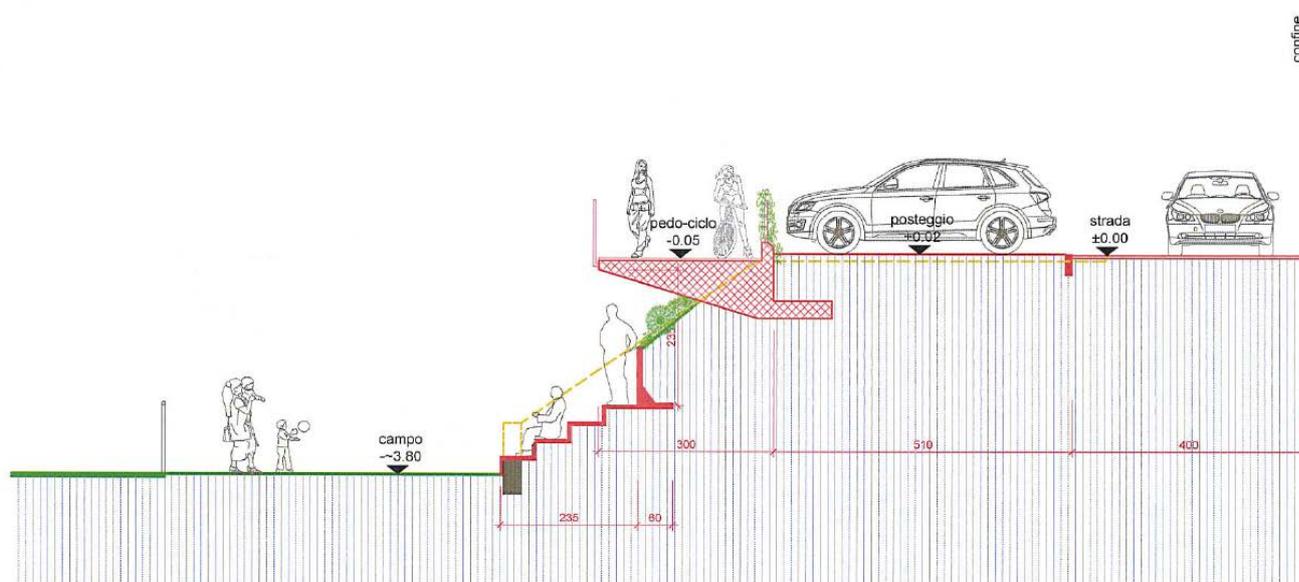
Piano delle zone e piano del traffico in vigore nella zona del campo sportivo

Dopo valutazione il Municipio è del parere di non voler precludere in futuro questo tipo di sviluppo. E esso tuttavia non è destinato a trovare la sua attuazione a breve termine.

La soluzione intermedia elaborata consente una sistemazione della zona senza precludere lo sviluppo completo previsto dal PR:

- Realizzazione di un parcheggio per il campo sportivo di circa 30 posti lungo il primo tratto di via Tratto di Fondo da Piazza Franscini. Il traffico ciclabile e pedonale non deve entrare in conflitto con i parcheggi e viene pertanto condotto su un vialetto ciclopedonale a sud. Questa sezione comporta la costruzione di un muro di sostegno lungo il campo sportivo nel quale si integreranno le gradinate per il pubblico.
- Realizzazione di una piazzetta in corrispondenza dell'entrata del campo sportivo e chiusura, in corrispondenza della stessa, del tratto stradale successivo precludendo l'accesso delle vetture alle zone residenziali.
- Coerentemente con quanto stabilito al punto precedente, il traffico proveniente da Nord di Via al Fiume viene indirizzato su Via Tratto di Mezzo in un senso unico.
- Il tratto di via Tratto di Fondo che separa il campo principale dal campo di allenamento rimane quindi riservato prevalentemente a pedoni e biciclette. In tal senso quindi non sono previsti particolari investimenti lungo quel tratto di Via al Fiume, che nel futuro potrebbe anche essere spostata coerentemente con quanto stabilito dal Piano regolatore.

Si ritiene che questa soluzione possa salvaguardare in modo ottimale le esigenze di sicurezza e di comfort del traffico ciclopedonale tra le scuole e la passerella, senza porsi in contrasto con le disposizioni del PR, che non contemplano un ampliamento della strada nella sua attuale posizione. Ciò tuttavia soltanto fintanto che il terreno del campo di allenamento (proprietà comunale) non venga edificato. Non si potrà infatti fare capo a via Campagne e via Tratto di Mezzo per servire l'edificazione di questo settore.



Concetto per l'area di posteggio e zona spettatori (Studio di architettura Armando Züllig)

Si segnala che le misure imposte dalle norme riguardo ai posteggi e al percorso ciclabile sono le seguenti:

- Carreggiata: larghezza minima 4,50m
- Parcheggi: profondità 5m, larghezza del singolo stallo 2,80m
- Marciapiede ciclopedonale: larghezza minima 2,50
- Cordolo con parapetto: 0,40m
- ➔ Larghezza totale minima 12,40m

3.7 Via Santa Maria

Come già evidenziato, con la realizzazione del sottopasso ferroviario, via Santa Maria diventa il collegamento più diretto tra il centro SSIC, la scuola media e la stazione, necessita quindi di essere sviluppata per il traffico pedonale. Ciò era già stato considerato nel Piano del traffico del PR 1996. Puntualmente è stato realizzato un calibro di 7m con l'arretramento di edifici e recinzioni, mentre in altri punti la strada ha mantenuto un calibro minore. La situazione fondiaria e la sistemazione che ne risulta è confusa.

Il concetto ancorato nella pianificazione è stato quindi rivalutato alla luce dell'attuale situazione e delle norme tecniche attuali. Si è inoltre rivalutata l'opportunità di intervenire. Se ne conclude quanto segue:

- Il calibro di 7m è da consolidare
- Questa larghezza dovrebbe essere suddivisa in sezione come segue:
 - o 3,50m per la circolazione veicolare
 - o 2,00m quale fascia di arredo in cui possono trovare posto alberature, parcheggi e slarghi per l'incrocio o la manovra alle intersezioni
 - o 1,50m per un marciapiede
- Sulla planimetria generale è riportato il tracciato da attuare evidenziando quali parti dei fondi privati sono da acquisire
- Le intersezioni devono essere studiate in modo da garantire la possibilità di manovra e la visibilità richiesta per la sicurezza della circolazione

Rispetto al PR 1996 si ritiene, per questione di coerenza, per garantire un buon accesso alla stazione e per consentire la realizzazione di alcuni parcheggi a servizio della stazione, di protrarre la sezione tipo sopra descritta anche al tratto lungo la ferrovia.

Inoltre, diversamente da quanto indica il PR in vigore, il marciapiede non dovrebbe interrompersi all'intersezione con via Tratto di Fondo, bensì continuare su quest'ultima fino a raggiungere Piazza Franscini. Solo così il collegamento pedonale acquisisce coerenza.

3.8 Via Tratto di fondo est

Come accennato sopra, la parte est di via Tratto di fondo deve essere completata con un marciapiede di 1,5m lato valle. Solo così si ottiene coerenza con il percorso pedonale lungo via Santa Maria, che raggiunge poi la Piazza Stefano Franscini.

La particolare situazione dell'edificio su due livelli presente a sud della stessa comporta una sistemazione della quota di questa strada, in modo che da poter ripristinare l'accesso ai parcheggi sul tetto dell'edificio evitando un'eccessiva pendenza trasversale del marciapiede, che lo rende di fatto inutilizzabile alle persone a mobilità ridotta.

Sul lato nord sono in costruzione alcuni nuovi edifici. L'Ufficio tecnico si adopera per concordare una sistemazione degli accessi compatibile con questa futura sistemazione.

3.9 Viabilità interna (via Campagne, via Tratto di Cima, via Tratto di Mezzo)

Le strade interne al quartiere presentano le seguenti problematiche:

- Il calibro variabile scende spesso fino a 3m o meno. Questo non consente l'incrocio agevole di pedoni e biciclette con un autoveicolo. Il pedone o il ciclista è costretto ad addossarsi ai muri e alle siepi di cinta per consentire il passaggio delle auto.
- Le intersezioni sono prive di visibilità, ciò che rende difficoltosa la circolazione veicolare ma soprattutto mette in difficoltà pedoni e ciclisti che rischiano più di tutti di non essere visti. Gli spazi ridotti nelle intersezioni obbligano manovre veicolari scomode per potersi incrociare.
- Spesso l'incrocio di veicoli avviene grazie ai piazzali privati. Questa prassi, sebbene tollerata da tutti, non può costituire la base per la pianificazione viaria del comparto.
- Queste strade, risalenti alla bonifica agricola degli anni 1930, non sono state realizzate come strade di servizio residenziali e presentano in parte tuttora infrastrutture aeree, lacune nell'evacuazione delle acque e altri difetti infrastrutturali.
- La definizione del calibro a PR ("calibro esistente") ha comportato allo sviluppo di cigli irregolari che non seguono i confini catastali ufficiali.

Una valutazione complessiva ha portato a definire i seguenti principi di intervento:

- Le strade interne dovrebbero avere un calibro minimo di 3,60m che consenta, anche in presenza di muri o siepi laterali, l'incrocio agevole di un'automobile e una bicicletta.
- Circolazione a senso unico (eccezione biciclette) in modo da ridurre notevolmente i conflitti alle intersezioni, semplificando anche il funzionamento di quelle che si immettono su via Centro Sportivo. Il flusso a senso unico inoltre elimina la necessità di utilizzare i fondi privati per lo scambio tra vetture.
- Le intersezioni devono essere strutturate in modo da consentire il transito di mezzi di soccorso e di manutenzione, senza dover invadere le proprietà private.
- Il sistema di sensi unici deve essere strutturato in modo da evitare deviazioni troppo lunghe per raggiungere i singoli fondi.



Concetto di circolazione a senso unico

3.10 Via Centro sportivo

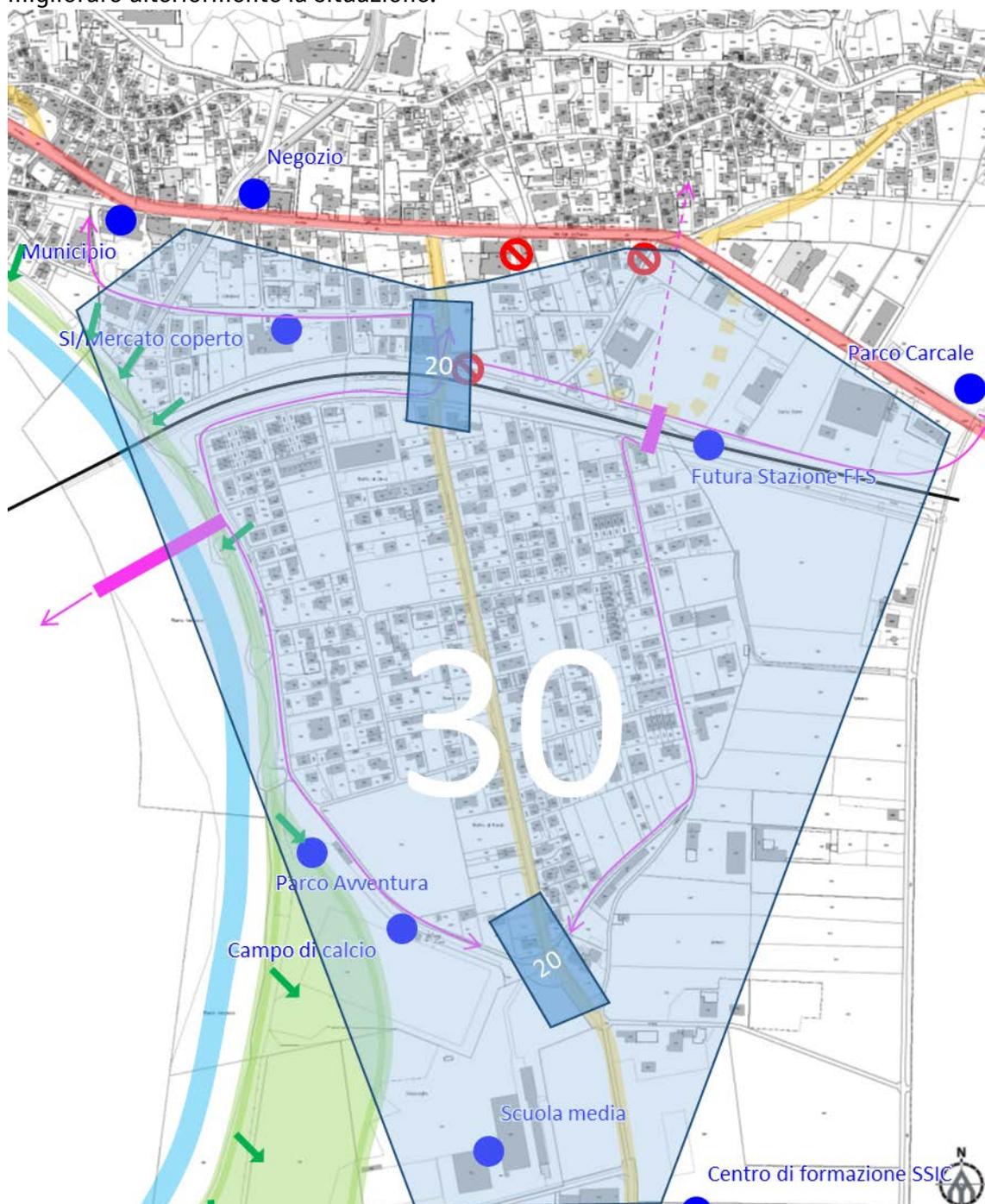
La via Centro Sportivo è stata oggetto di una riqualifica urbanistica nel 2005 che ha permesso di garantire sufficienti spazi pedonali, alberature e una carreggiata strutturata in modo da favorire velocità ridotte nonostante la funzione di raccolta, predisponendo l'istituzione di una zona 30. La struttura sarà ripresa sul nuovo ponte sulla ferrovia fino al cimitero. Questa sistemazione appare ottimale e non necessita quindi di ulteriori interventi.

Con l'attuazione del concetto di sensi unici sulle strade laterali illustrato al cap. 3.9, è possibile semplificare gli incroci di Via Centro sportivo con via Tratto di Cima e via Tratto di Mezzo riducendo il numero delle manovre ammesse.

Come si illustrerà al cap. 3.11, la via si presta ad essere integrata nella Zona 30. Per le due estremità, Piazza Franscini e Ponte sulla ferrovia, si propone lo statuto di Zona di incontro. Si tratterebbe di una regolamentazione formale della situazione di fatto esistente.

3.11 Velocità massima

Anche Gordola si muove progressivamente nella direzione di attuare il principio 50/30 secondo cui lungo le strade principali vige il limite di 50km/h mentre nelle strade interne al paese il limite è di 30km/h. Dopo la progettazione della Zona30 per i comparti Burio e Gaggiolo, è doveroso considerare questa regolamentazione anche nel quartiere Campagne. Essa infatti si addice maggiormente alle zone residenziali e scolastiche in virtù della riduzione del rumore, delle emissioni e dell'aumento della sicurezza e vivibilità delle strade. Un'analisi preliminare porta ad affermare che l'intero comparto Campagne si presta all'istituzione di una Zona30, le necessità di intervento immediato per mettere in vigore questa regolamentazione sono minime. A medio termine, in ossequio all'ordinanza federale in materia, l'attuazione dei miglioramenti alla sicurezza descritti in questo studio permettono di migliorare ulteriormente la situazione.



A nord l'inizio della zona 30 è da situare dopo i parcheggi Municipio e Cimitero, a sud si consiglia di non andare oltre la scuola media.

Via Campo sportivo è da includere in quanto dimensionata per quella velocità.

In aggiunta si prevede di demarcare quali Zone di incontro (20km/h) due punti particolarmente sensibili "caldi" per quanto riguarda l'interazione tra veicoli, pedoni e biciclette: Piazza Franscini e il Ponte sulla ferrovia. Questo aiuterebbe la convivenza dei molti flussi veicolari in questi punti. Da notare che la zona d'incontro istituisce automaticamente anche un divieto di parcheggio fuori dagli stalli demarcati, inoltre in queste zone i pedoni godono del diritto di precedenza sulla carreggiata. Come detto questa segnaletica non farebbe che consolidare giuridicamente una situazione già ampiamente attuata nei fatti.

3.12 Linee di arretramento

Le linee di arretramento sono lo strumento che garantisce lo spazio libero attorno alle strade pubbliche a fini urbanistici e di sicurezza della circolazione. Il Piano regolatore di Gordola ne è tuttora sprovvisto. L'occasione del riordino previsto con questo progetto dovrebbe essere sfruttata per munire il Piano regolatore di linee di arretramento per il quartiere Campagne. Si ritiene giustificabile un intervento parziale sul territorio comunale in quanto la zona collinare presenta situazioni dovute alla topografia ben più complesse, che necessitano di approfondimenti particolari per adottare le linee di arretramento. La zona pianeggiante del quartiere campagne invece presenta una situazione piuttosto semplice e in cui la presenza di linee di arretramento porterebbe grande giovamento in termini di ordine urbanistico e chiarezza del diritto.

Di principio le strade del quartiere Campagne dovrebbero essere dotate di arretramenti standard di 4m dal ciglio stradale pianificato.

3.13 Posteggi

Lo studio di ingegneria Francesco Allievi nel 2010 ha elaborato il documento "Fabbisogno e strategia di gestione dei posteggi sul suolo pubblico" nel quale ha analizzato l'offerta e il fabbisogno di posteggi privati nel Comune. Per il perimetro in questione risultano rilevanti i seguenti dati:

- Nel Comparto 1 – Campagne risultava un'offerta di posteggi privati di 771 posti, a fronte di un fabbisogno di 763 posteggi. In sostanza i fondi privati coprono in proprio il loro fabbisogno. Non è necessario aggiornare questi dati, infatti le edificazioni avvenute dopo il 2010 contemplano tutte un numero di posteggi coerente con il loro fabbisogno.
- Nel Comparto 2 – Pentima (tra la SC e la ferrovia) risultava per contro un'offerta di 334 posti a fronte di un fabbisogno di 357, con un ammanco di -23 posteggi. I 73 posteggi pubblici esistenti in questo comparto consentono tuttavia di coprire il fabbisogno mancante.

Lo studio spiegava che la gestione libera dei posteggi portava ad un uso "improprio" degli stessi, a detrimento delle esigenze degli utenti per i quali i parcheggi erano concepiti. Ad esempio il parcheggio della stazione era utilizzato da utenti della zona, quello del campo sportivo da lavoratori della zona industriale. Lo studio proponeva una serie di correttivi nella gestione dei parcheggi per evitare questi effetti indesiderati. Nel frattempo queste misure sono state prevalentemente attuate.

Lo studio Allievi del 2010 non si sofferma tuttavia sulla giustificazione dei parcheggi pubblici.

Si ritiene che i seguenti elementi diano luogo ad un fabbisogno di parcheggi pubblici nel comparto 1:

Attività	Giustificazione	Min	Max
Campo di calcio	Secondo la norma VSS il numero di posteggi è da determinarsi sulla base della dimensione dell'impianto e sul numero di spettatori. Nel caso specifico quando si affrontano due squadre locali si può valutare una presenza di 100 persone tra giocatori, allenatori, arbitri, famigliari e altri spettatori	30P	50P
Scuola Media	La Sme conta 600 allievi quindi circa 40 tra aule di classe e aule speciali. Ciò dà luogo a un fabbisogno di 40P Sul sedime scolastico sono disponibili 25P, la differenza è coperta dai posteggi pubblici. Inoltre è da considerare la fermata "Scendi e vivi" (10P)	25P	25P
Stazione	Oltre ai circa 30P+R che si intende realizzare sul lato nord, sono da prevedere circa 5-10P+R sul lato sud. Inoltre sarebbero da predisporre 3-5P di carico e scarico (K+R)	8P	15P
Parco avventura	È attivo prevalentemente fuori dagli orari scolastici generando un fabbisogno di circa 25P. Se sono realizzati quelli della scuola, possono essere utilizzati i medesimi. Non è possibile invece la sovrapposizione con il campo di calcio, le cui attività sono spesso concomitanti	25P*	25P*
Area di svago	Dato l'accesso alla zona golenale, da cui si può raggiungere anche la zona della foce, il comparto è spesso punto di partenza per persone in cerca di svago. Da parte degli abitanti del quartiere sono necessario l'uso dell'automobile, ma per gli abitanti del nucleo o della collina, specialmente anziani o persone a mobilità ridotta, è opportuno prevedere alcuni stalli	5P	10P
Zona residenziale (sud della ferrovia)	Nella zona residenziale di principio ogni fondo deve sopperire da sé al proprio fabbisogno di posteggi. Tuttavia è opportuno che vi siano alcune limitate opportunità di sosta per situazioni particolari quali artigiani per lavori di manutenzione, spitex, lavori delle aziende industriali, occasioni particolari (feste,...). Questo evita situazioni di disordine visto il già limitato spazio di circolazione nel quartiere. Naturalmente questi posteggi devono essere regolamentati per la corta durata per evitare l'uso improprio. Si propone indicativamente di prevedere un posteggio ogni 250m di strada	12P	12P
TOTALE		80P	112P

Sulla base di questa valutazione e in base allo spazio disponibili, si ritiene equilibrato proporre nel PR il consolidamento dei seguenti posteggi pubblici:

- 15P scuola media su via Santa Maria a sud di Piazza Frascini (esistenti, max 2h), anche a servizio del Parco Avventura
- 30P campo sportivo
- 10P lungo via Santa Maria in prossimità della stazione (K+R, P+R, corta durata)
- 12P distribuiti nel quartiere lungo le strade, dove la situazione topografica e viaria lo consente

Nel comparto 2 vi sono le seguenti attività che generano un fabbisogno di posteggi pubblici:

Attività	Giustificazione	Min	Max
Municipio	Uffici 1200mq, magazzini 500mq	22P	22P
Scuola dell'infanzia	4 aule	5P	5P
Mercato Coperto	200 posti a sedere	28P	28P
Cimitero	2850mq	3P	3P
Stazione	Circa 30P per Park+Ride, Kiss+Ride	5P	30P
Nucleo (comparto 2)	Secondo il rapporto Allievi mancano 23 posteggi privati in questo comparto	23P	23P
Nucleo (comparto 6)	Secondo il rapporto Allievi nel comparto 6 mancano 122 posteggi privati, 55 dei quali sono compensati da posteggi pubblici situati a monte della strada cantonale. Nel perimetro di questo progetto dovrebbero di conseguenza trovare posto fino a $122-55=67P$ pubblici	61P	67P
TOTALE		147P	178P

Questa valutazione fornisce sufficiente giustificazione ai seguenti posteggi esistenti, per un totale di 132 posti:

- Municipio sopra, 15P
- Municipio sotto, 32P
- Soleggio, 14P
- Scuola dell'infanzia/mercato coperto, 20P
- Cimitero sopra, 27P
- Cimitero di fronte, 5P
- Stazione, 18P

3.14 Infrastrutture

Il tema delle infrastrutture non è oggetto di particolari approfondimenti a questo stadio di valutazione. È tuttavia utile evidenziare la seguente situazione generale:

- Via Centro sportivo: attrezzata nel 2005, non richiede interventi
- Via Al Fiume: lavori di modernizzazione delle infrastrutture sotterranee in corso
- Via Tratto di Cima, via Tratto di Mezzo, via Tratto di Fondo, via Campagne, via Santa Maria: le infrastrutture presentano stati di conservazione variegati, in parte sono vetuste. In parte l'approvvigionamento elettrico è fornito tramite fili aerei, l'illuminazione pubblica non rispecchia le attuali norme, lo smaltimento delle acque meteoriche non risponde ad un preciso concetto e in parte è mancante. In generale su queste vie è consigliabile intervenire progressivamente con interventi globali di conservazione.

3.15 Pavimentazione

Non è stata fatta un'analisi puntuale dello stato della pavimentazione in quanto non è oggetto di questa fase di studio. Si segnala tuttavia questa situazione generale:

Tranne alcune strade rinnovate di recente (via Centro sportivo, via Pentima) e via Al Fiume per la quale sono in corso i lavori di rifacimento della pavimentazione, le altre strade presentano una pavimentazione piuttosto datata (>10 anni). Si osserva tuttavia che ad eccezione di alcune situazioni puntuali la pavimentazione non è in cattivo stato. Per contro il fatto che i cigli stradali sono male o per nulla definiti, si presenta spesso una situazione di disordine lungo i bordi delle strade dove si

osservano rappezzi e tratti di pavimentazione variegati, sconnessi o mancanti, con cedimenti nei bordi della pavimentazione o nelle bordure.

Se quindi dal lato funzionale non vi sono lacune particolarmente urgenti, tranne per quanto riguarda lo smaltimento delle acque come accennato al cap. 3.14, è piuttosto dal lato estetico che lo stato dei bordi delle strade incide negativamente sulla qualità urbanistica del comparto.

3.16 Insedimenti e traffico

Per dare un'idea quantitativa della dimensione del quartiere Campagne possono essere utili i seguenti dati indicativi, che si riferiscono al comparto abitativo a sud della ferrovia:

Attualmente (dati autunno 2016) nel settore sono presenti 474 unità abitative, con 1027 posteggi privati censiti. Si può stimare che questo volume insediativo generi un traffico in entrata e in uscita dal quartiere di circa 2500 veicoli/giorno.

La zona presenta tuttavia ampie aree ancora libere da edificazione. L'edificazione dei mappali ancora liberi (senza considerare quindi l'eventuale densificazione su mappali già edificati) ha il seguente potenziale:

- Le unità abitative possono crescere fino a 967
- Queste disporrebbero di un totale di 1767 posteggi
- In totale il comparto giungerebbe ad ospitare fino a 2224 abitanti (2,3 ab/UI, media nazionale)
- Il traffico veicolare crescerebbe fino a 5000 veicoli/giorno.

In sostanza i terreni ancora liberi consentono un raddoppio dei volumi rispetto ad oggi.

Queste indicazioni avvalorano la necessità di intervenire per tempo sulla rete viaria del comparto al fine di garantire la sicurezza e l'ordine della circolazione, favorire gli spostamenti non motorizzati verso le scuole, la stazione e tutte le altre destinazioni nella regione e garantire la circolazione dei mezzi di soccorso.

4 INDIRIZZI

I concetti illustrati al capitolo precedente hanno portato all'allestimento del piano allegato (4.1215.002) nel quale è riportata a livello di concetto la rete stradale completa del comparto. Mentre la situazione esistente è rappresentata per mezzo dell'ortofoto e del piano catastale, che mostra in particolare gli attuali confini di proprietà, in rosso è rappresentata la rete stradale nel suo stato finale auspicato. Sono riportati i calibri voluti e le sezioni desiderate. Il tratto rosso evidenzia quindi i futuri limiti di proprietà che in parte si discostano dagli attuali. Questo fornisce una base per procedere in modo coerente con l'acquisizione dei fondi.

La rete stradale proposta rispecchia le esigenze delle attuali norme VSS in quanto a larghezza, suddivisione del campo stradale, manovre di svolta per camion di 10m (mezzi di manutenzione e di soccorso), visibilità. È basata su una velocità di progetto di 30km/h.

Ecco un riassunto degli interventi che decorrono dall'analisi effettuata. Le priorità indicate non sono vincolanti, si limitano a suggerire quali interventi sarebbe opportuno affrontare prima affinché il concetto mantenga la sua coerenza e in base alle discussioni intercorse con il committente in fase di allestimento.

Nr	Ubicazione	Indirizzo di intervento	Priorità
1	Comparto Al Motto	Nuovo accesso con il PP Santa Maria	3
2	Ponte sulla ferrovia	Nuovo ponte secondo progetto, valutare adattamenti in fase esecutiva	1
3	Via Santa Maria	Calibro 7m, bidirezionale con marciapiede, alberatura, posteggi	1
4	Via Tratto di Fondo est	Nuovo calibro, marciapiede, nuova quota	1
5	Via Centro sportivo	Nessun intervento	
6	Via Al Fiume	Progettare percorso ciclabile secondo concetto, messa in sicurezza intersezioni	1
7	Via Tratto di fondo ovest	Posteggi campo sportivo ca 30P, marciapiede ciclopedonale, chiusura al traffico all'altezza del Parco Avventura	2
8	Via Tratto di mezzo	Ampliamento calibro a 3,60m, senso unico secondo concetto, messa in sicurezza intersezioni	2
9	Via Tratto di Cima	Ampliamento calibro a 3,60m, senso unico secondo concetto, messa in sicurezza intersezioni	2
10	Via Campagne	Ampliamento calibro a 3,60, senso unico secondo concetto, messa in sicurezza intersezioni	2
11	Comparto	Concetto di sensi unici (eccezione biciclette)	2
12	Comparto	Zona 30, con zone di incontro Ponte e Piazza Franscini	2
13	Comparto	Nuovo tracciamento strade, acquisizione fondi, aggiornamento catasto	1
14	Golena Verzasca	Sistemazione sentiero	3
15	Golena Verzasca	Sistemazione via Soleggio	3

5 CONCLUSIONI

Il presente documento e il piano allegato forniscono un indirizzo coerente per il futuro sviluppo del comparto Campagne. Permettono di disporre delle basi per l'aggiornamento della pianificazione (in particolare per quanto riguarda il piano del traffico – piano dell'urbanizzazione) da un lato, e dall'altro consentono di coordinare i progetti di manutenzione e sviluppo, nonché di coordinare il rilascio delle licenze edilizie.

L'attuazione dei concetti stabiliti in questo studio richiede una serie di approfondimenti e procedure impegnative, che devono essere portate avanti con coerenza e determinazione, per evitare che il tutto rimanga lettera morta o peggio si sviluppi in modo ancor più incoerente.

A mente del progettista le attività più urgenti sono

- La promozione di una variante di PR
- La sistemazione del catasto con l'acquisizione dei fondi stradali
- La progettazione, almeno a livello di massima, delle opere principali, segnatamente, via al Fiume, via Santa Maria, Via Tratto di Fondo ovest