

ASSOCIAZIONE
QUARTIERE
RIVAPIANA
MINUSIO

RIVAPIANA INFORMA N° 11

Minusio, giugno 1994

Il quartiere e il traffico: una difficile convivenza.

Nella ballata dell'Apprendista stregone Goethe ci racconta la tragicomica storia dell'aiutante di un mago che spia il suo padrone per carpirne le formule magiche; gli riesce di trasformare una scopa in portatore d'acqua che prontamente gli riempie la vasca da bagno, continuando a versare acqua all'infinito perché lo sprovveduto aiutante stregone ha smarrito la formula per fermarlo...

Cent'anni dopo questa ballata appare una nuova generazione di apprendisti stregoni, tutta proiettata verso un promettente futuro. Le parole magiche sono: Motori-Velocità-Movimento; esse risuonano enfatiche e roboanti nel Manifesto Futurista di F.T. Marinetti che esalta sommamente la velocità reale o sognata - di automobili e aeroplani. Agli esordi della motorizzazione gli spazi erano liberi, vasti e vergini, pronti ad essere conquistati e colonizzati, in terra, sull'acqua, nei cieli. Non v'erano limiti ai prodi pionieri della mobilità sfrenata, nè essi potevano prevedere l'escalation esponenziale che ha caratterizzato la realizzazione dei loro sogni.

Altri cent'anni dopo, siamo qui come il povero apprendista stregone. Ma diversamente da lui, non abbiamo un maestro stregone che ci corre in aiuto per far tornare le cose nel giusto ordine. Di fronte alla galoppante avanzata della motorizzazione che divora gli spazi dei nostri quartieri ci sono due atteggiamenti: c'è chi non vede altra soluzione che adeguarsi e concedere sempre nuove aree per nuove strade, per l'allargamento delle strade e per parcheggi, accettando come inevitabili tutti gli inconvenienti che ne derivano agli abitanti. Altri invece reagiscono e sono convinti che questa evoluzione non sia irreversibile e che anzi si possa ridare le qualità vitali perdute ai nostri quartieri.

Tra questi ultimi ci contiamo noi, e prima di noi - già vent'anni fa - c'erano abitanti e politici illuminati di quartieri di città del Nord Europa (particolarmente dei Paesi Bassi e della Germania) che sono riusciti a dimostrare che è possibile ri-umanizzare gli spazi urbani.

Anche il quartiere di Rivapiana si è scrollato di dosso l'accettazione passiva dell'invasione inarrestabile dei motori. Sei anni fa ha organizzato la prima FESTA-MANIFESTAZIONE, e in un tazebao ha esposto le proprie preoccupazioni di fronte all'inquinamento atmosferico e fonico, all'emarginazione di pedoni e bambini a causa del predominio quasi sacro delle macchine, e ha abbozzato le prime proposte per riqualificare la vita di quartiere. Questa FESTA e questo maniFESTO sono stati spunto e stimolo per una crescente presa di posizione e per una multiforme attività: l'associazione di quartiere che ne è scaturita si è fatta promotrice di studi, ricerche, proposte, e se del caso anche polemiche; essa ha cercato il dialogo - non facile - con le autorità; ha cercato di realizzare gli interventi ritenuti necessari per una opportuna riurbanizzazione del quartiere. Finora i progetti non hanno ancora trovato l'auspicata realizzazione. Ma ora i tempi sono maturati: sempre più gente, anche pianificatori e politici, si è convinta della necessità di intervenire nella direzione da noi desiderata; numerose esperienze sono già state fatte in Svizzera e in tutt'Europa; anche le norme di legge cominciano ad adeguarsi alla nuova tendenza.

Il presente numero tematico vuole pertanto informare non solo gli abitanti di Rivapiana, ma un pubblico più vasto - sicuramente interessato alla problematica - sui vari aspetti della difficile convivenza tra i vari utenti delle vie e piazze di un quartiere. Le soluzioni elencate nel presente catalogo, sintetizzate e per nulla esaustive, non sono pensate per un quartiere specifico o per una città specifica, ma vogliono fornire indicazioni e stimoli a chiunque prenda in mano questa pubblicazione.



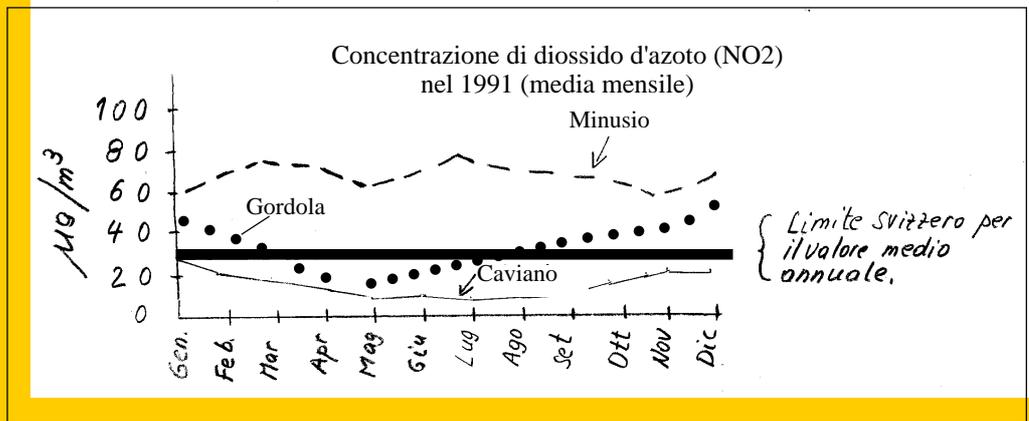
L'aria

Polveri, gas, monossido di carbonio, biossido d'azoto, zolfo, piombo, vapori d'idrocarburi, microbi e virus: è questo il cocktail micidiale respirato dagli abitanti delle città. Nei centri urbani, dopo gli interventi degli ultimi anni sugli effetti dei riscaldamenti domestici (maggiori

controlli), le principali responsabilità toccano alle emissioni del traffico. In un'ora una automobile con il motore acceso produce 100'000 litri di gas di scarico; più di 160 sostanze altamente tossiche che contribuiscono in proporzione decisiva all'inquinamento atmosferico, fino al 90% nei centri urbani.

A Minusio

Fonte: Dipartimento del territorio: Analisi della qualità dell'aria in Ticino



Il rumore

Anche l'inquinamento acustico negli ultimi anni è stato messo sotto osservazione in gran parte dei paesi europei, Svizzera compresa. Secondo un'inchiesta condotta in Francia, l'80% delle emicranie e il 50% dei disturbi caratteriali sono dovuti al rumore del traffico stradale. Un malato su cinque presenta una patologia causata dal rumore.

A Minusio

Dei 206 punti presi in considerazione: 63 superano il valore d'allarme, altri 132 superano il valore limite definito dall'ordinanza federale contro l'inquinamento fonico. Questi punti dovranno essere risanati, necessitando ingenti mezzi finanziari, entro l'anno 2002, se con l'apertura della galleria non verranno applicate le misure di moderazione del traffico.

Gli incidenti

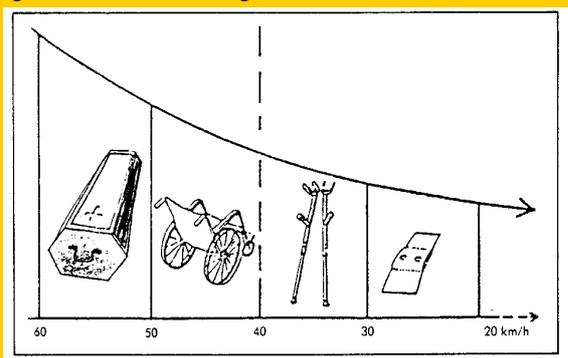
Sull'insieme della rete stradale europea muoiono ogni anno più di 10 000 pedoni, che rappresentano quindi un quinto delle vittime complessive, ma nelle città la percentuale sale di molto, raggiungendo il 50%. Il limite di velocità a 50 km/h non garantisce questi soggetti dalle conseguenze più gravi degli incidenti. Secondo le statistiche, perchè la velocità non rappresenti un pericolo serio per queste categorie di utenti della strada, dev'essere contenuta al di sotto dei 30 km/h. Proprio per questa ragione, molte città europee stanno progressivamente estendendo nelle zone residenziali questo limite di velocità di 30 km/h. Tra i pedoni sono soprattutto i bambini e gli anziani a rischiare di più. Il rischio d'incidente risulta per i bambini fino a 10 anni ben 5 volte superiore a quello della fascia d'età compresa fra i 10 e i 60 anni, mentre per gli ultrasessantenni torna a salire fino al doppio della fascia d'età precedente.

A Minusio

La statistica degli incidenti del traffico allestita dalla polizia dimostra un alto numero di feriti:

| Anno | Tot. | V. S. Gottardo | V. R. Simen | Div. strade | Feriti |
|------|------|----------------|-------------|-------------|--------|
| 1991 | 207 | 92 | 48 | 67 | 24 |
| 1992 | 202 | 70 | 67 | 65 | 24 |
| 1993 | 195 | 75 | 56 | 64 | 51 |

Più la velocità del veicolo è alta più l'effetto sul pedone è importante; oltre i 40km/h le ferite sono gravi, oltre i 50km/h gli effetti sono mortali.



I costi della mobilità

Il tema dei costi economici e sociali della mobilità ricorre con crescente frequenza nelle analisi dei difficili rapporti auto-città, aspetto critico di particolare rilievo in una società a dominante economica.

Alle sconcertanti prestazioni dell'auto nell'ambiente cittadino in termini di velocità e di praticità d'uso corrisponde per di più un costo proibitivo per i bilanci familiari.

Impressionanti poi sono i costi sociali, quelli che si accolla la collettività per la rete stradale, la gestione del traffico, le conseguenze degli incidenti (cure ai feriti, invalidità, morti...), le malattie e gli altri danni provocati dalle emissioni inquinanti, senza contare i costi ambientali in senso lato della motorizzazione di massa.

Una mobilità alternativa

Tutto quello che si poteva fare per adattare le città alle auto è stato fatto. Nel tessuto urbano costruito prima dell'esplosione della motorizzazione quasi tutto lo spazio disponibile, pubblico e privato, è stato riservato alla circolazione e alla sosta. Nessuna soluzione tecnologica o organizzativa che incida su un singolo aspetto è in grado di migliorare in modo apprezzabile la situazione. Per esempio: l'introduzione del catalizzatore produrrà certamente un abbassamento dei livelli di inquinamento, ma il problema principale resta la crescita continua delle auto in circolazione.

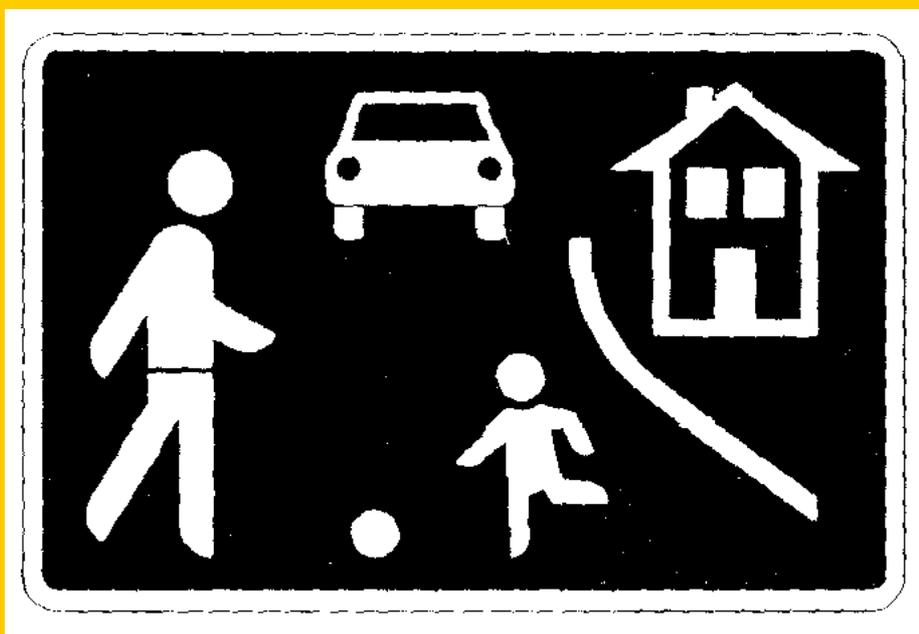
Urbanismo e traffico

Nel 1987, la Confederazione ha incaricato il Fondo nazionale di mettere a punto un programma di ricerca "Città e traffico". Al termine di due anni di studi preparatori, il PNR 25 è stato avviato e ora sono noti i primi risultati. Il programma durerà fino al 1994.

Questo programma analizza la dinamica della città e delle zone limitrofe, prendendo in considerazione

- * il miglioramento della qualità della vita e la protezione dell'ambiente naturale;
- * il mantenimento della funzionalità delle aree urbane in ambito nazionale e internazionale;
- * il controllo del traffico dal punto di vista delle future esigenze ecologiche, economiche e sociali.

A questo proposito, si tende a incoraggiare gli sforzi individuali e la collaborazione tra movimenti sociali, economia e collettività a tutti i livelli.



Rinaturare le città

La qualità della vita dipende dalla nostra capacità di organizzare delle città accoglienti, in cui il verde e gli elementi naturali ritrovino il loro posto, permettendo così uno sviluppo armonioso dell'uomo.

Occorre dunque riportare il verde nelle città, negli spazi pubblici e privati, nelle vie e nelle piazze, in modo diffuso questi luoghi vanno organizzati in modo che siano possibile diverse attività e l'incontro tra gruppi differenti della popolazione (bambini, ragazzi, giovani, genitori, persone anziane).

La concezione alla base degli spazi verdi e degli spazi pubblici è quella di *una città amica del verde e delle famiglie*:

Effetti ambientali del verde urbano

Sugli effetti ambientali del verde urbano, possediamo una serie di dati derivanti da ricerche scientifiche sull'influenza dell'elemento vegetale *sull'ecosistema urbano*.

Per esempio, un faggio di 100 anni, con una superficie fogliare di circa 7000 mq, assorbe nel corso di un'ora 2,5 kg di CO₂ contenuti in 4800 mc d'aria e libera 1,7 kg di ossigeno nell'atmosfera, utilizzando durante questo processo 25'400 J (6075 calorie) di energia solare, coprendo così i bisogni di ossigeno di 10 abitanti di una città.

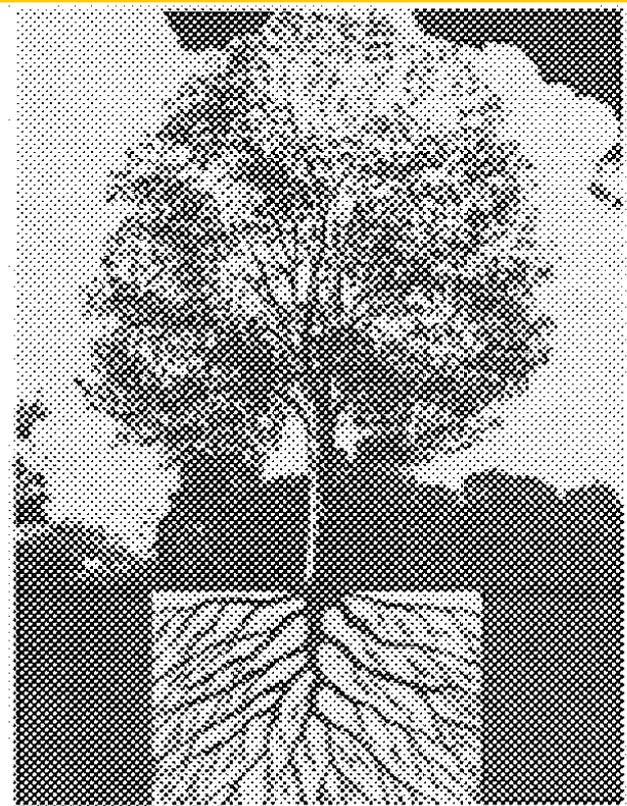
Oltre a ciò quest'albero libera in una calda giornata estiva, nel processo di traspirazione, 300-400 dmc d'acqua nell'atmosfera, modificando l'umidità dell'aria dal 40 al 70% e quindi il microclima di un volume d'aria di 8 000 mc, corrispondente a quello di un grosso cortile: la sua funzione è paragonabile agli effetti del funzionamento senza sosta di 5 condizionatori per 20 ore. Inoltre, nel corso della sua vita, questo faggio centenario 'pulisce' un volume d'aria eguale a quello di 80 000 case unifamiliari con cubatura media di 500 mc, cioè circa 40 milioni di mc d'aria.

- gli spazi pubblici devono tendere ad **integrare** e non isolare i gruppi, in modo che nessuno si senta escluso;

- gli spazi pubblici devono essere accessibili e percorribili da tutti: le strade devono quindi permettere la **coesistenza pacifica** tra pedone ed auto e offrire percorsi sicuri, confortevoli e accoglienti.

Le misure da prendere

- Spazi verdi pubblici di qualità
- Recupero di cortili all'uso collettivo
- Creazione di vie residenziali
- Recupero di cortili scolastici
- Creazione di giardini famigliari
- Giardini privati "naturali"



Bibliografia:

B. Gandino, D. Manuetti: **La città possibile** red. edizioni, Como, 1993. Da cui abbiamo tratto parte degli articoli

La contrada: bollettino informativo del gruppo per la moderazione del traffico della Svizzera italiana. 6934 Bioggio

SI PUO' AGIRE! La moderazione della circolazione

La moderazione del traffico si basa su questi concetti:

- * **bassa velocità delle auto in modo da permettere la coesistenza pacifica tra auto e pedone;**
- * **percorsi pedonali continui e protetti;**
- * **spazi pubblici non orientati solo al traffico, ma ricchi di funzioni e di vita.**

La tecnica della moderazione della circolazione che è alla base di questo nuovo modo di organizzare gli spazi pubblici sta diventando, in tutta Europa, un potente strumento di riqualificazione urbana.

La storia della moderazione ha inizio nel 1971, quando, su pressione degli abitanti dei quartieri di Delft, in Olanda, in seguito al moltiplicarsi degli incidenti di cui erano vittime pedoni e bambini, incidenti dovuti alla velocità eccessiva delle auto, la municipalità adottò per la prima volta delle misure per restituire alla via la sua funzione di spazio di soggiorno e d'incontro attraverso l'organizzazione di vie residenziali in cui si realizza, per la bassa velocità, la coesistenza pacifica tra pedoni e auto.

Il successo di queste prime esperienze fu talmente grande (miglioramento radicale dell'ambiente urbano, diminuzione degli incidenti e dell'inquinamento, recupero della funzione urbana della strada che il principio delle vie a priorità pedonale fu introdotto nel codice della strada olandese nel 1976.

Questa tecnica si è estesa negli anni successivi alla Germania e più recentemente alla Svizzera e alla Francia. Applicata non solo più a singole strade ma a interi quartieri, la moderazione della circolazione attuata sia attraverso le vie residenziali sia con zone a velocità moderata (30 km/h) interessa ormai moltissimi centri grandi e piccoli. Solo nella città di Amburgo ci sono più di 500 zone con limite di velocità a 30 km/h. La bassa velocità sta ormai diventando un elemento costitutivo del traffico urbano: la moderazione della circolazione viene adottata non più solo sulle strade secondarie ma anche su quelle principali.

I principali obiettivi e le corrispondenti misure della moderazione della circolazione. (Fonte: Metron)

Obiettivo: Riduzione della quantità di traffico

Accesso limitato

Il limite d'accesso ai residenti è una misura assai efficace ma è possibile solo su brevi tratti di strada.

Interruzioni

Elimina il traffico strisciante, ma in numerosi casi si è rivelata difficile da sostenere.

Strada a fondo cieco

E' una misura efficace per eliminare il traffico estraneo di transito.



Obiettivo: riduzione della velocità e aumento dell'attenzione del conducente

Segnali stradali

Solo una minoranza degli automobilisti rispetta i limiti di velocità imposti unicamente dalla segnaletica. Tale misura è pertanto insufficiente se è isolata.



Spostamento orizzontale

Riduzione significativa della velocità a 30-40 km/h con spostamenti della carreggiata almeno ogni 50 m.

Rialzamenti della carreggiata (dossi, cunette)

Misura molto efficace: la velocità è ridotta a 15-20 km/h se il rialzamento della carreggiata si ripete ogni 50 m.

Marciapiedi continui

Obbligano gli automobilisti a rallentare prima di girare e danno la priorità ai pedoni.

Cambiamenti nella pavimentazione

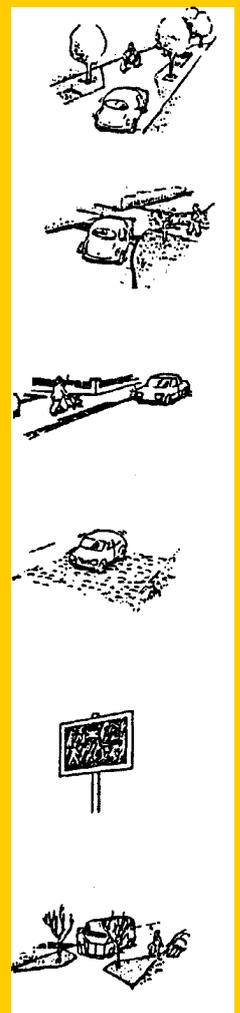
I cambiamenti nella superficie del manto stradale e il lieve disagio provocato inducono a una riduzione della velocità ed aumentano l'attenzione del conducente. Importante mezzo di sistemazione. Ai lati vengono lasciati passaggi in piano per i ciclisti.

Via residenziale

Permette una riduzione rilevante della velocità a circa 20 km/h.

Porta

Tale dispositivo permette di rallentare la circolazione all'ingresso di una strada o di una località. Oltre la porta, sono necessarie altre misure per mantenere una riduzione della velocità.



Creare un ambiente urbano adatto allo sviluppo dell'uomo e del bambino

I costi sempre più elevati che stiamo pagando in termini di inquinamento, benessere individuale e collettivo, equilibrio psico-fisico, qualità della vita, pongono il problema di una riorganizzazione del quartiere o della città che consenta (e non ostacoli come ora) l'espressione e lo sviluppo degli esseri umani. Uno sforzo collettivo, dei singoli come delle collettività, è particolarmente necessario nei confronti dei bambini e dei giovani che costituiscono il nostro futuro.

Quali strategie adottare per raggiungere questo obiettivo da cui dipende l'avvenire stesso della nostra società?

Quali misure concrete possono modificare un ambiente (quello del quartiere e delle vie sotto casa) che a torto consideriamo immutabile?

È necessario innanzi tutto superare l'equivoco che il problema del gioco e del tempo libero dei ragazzi sia risolvibile attrezzando spazi specializzati destinati a loro, ghetti e zoo urbani chiusi e recintati dove possono sfogarsi.

Il bambino urbano ha bisogno di:

- ☛ un ambiente sicuro e sano, a cominciare da quello sotto casa;
- ☛ poter accedere all'intera gamma di installazioni e opportunità presenti nel quadro urbano: ciò significa potersi spostare liberamente e con sicurezza nella città per raggiungere la scuola, gli spazi verdi e per il gioco;
- ☛ stimoli appropriati, sia da parte dell'ambiente fisico sia di quello sociale;
- ☛ spazi aperti e attrezzature convenienti al suo sviluppo fisico, intellettuale ed affettivo;
- ☛ un ambiente vario e non aggressivo;
- ☛ un contatto quotidiano, nello spazio vicino a casa, non solo con altri bambini ma anche con la natura.

Il bambino

Per i bambini e i giovani, i disagi provocati dal predominio del traffico privato dei quartieri e nelle città si presentano particolarmente gravi, in quanto sono rese difficili, se non impossibili, attività fondamentali quali il gioco e l'incontro. Per i bambini in particolare, un ambiente diversificato e ricco di stimoli di tipo naturale e sociale è indispensabile allo sviluppo della personalità. Nei primi anni di vita il processo di crescita fisica, motoria, affettiva e intellettuale è scandita dalle varie tappe con cui il bambino conosce e fa proprio lo spazio fisico che lo circonda. Ben presto le sue preferenze si spostano dal perimetro strettamente domestico, protetto e rassicurante ma limitato, allo spazio esterno più vicino, luogo di esplorazione, di esperienze sociali più libere e creative.

E a questo punto che i bambini di oggi scoprono il quartiere o la città (che gli adulti propongono loro).



SI PUO' AGIRE! La moderazione della circolazione

La moderazione del traffico si basa su questi concetti:

- * **bassa velocità delle auto in modo da permettere la coesistenza pacifica tra auto e pedone;**
- * **percorsi pedonali continui e protetti;**
- * **spazi pubblici non orientati solo al traffico, ma ricchi di funzioni e di vita.**

La tecnica della moderazione della circolazione che è alla base di questo nuovo modo di organizzare gli spazi pubblici sta diventando, in tutta Europa, un potente strumento di riqualificazione urbana.

La storia della moderazione ha inizio nel 1971, quando, su pressione degli abitanti dei quartieri di Delft, in Olanda, in seguito al moltiplicarsi degli incidenti di cui erano vittime pedoni e bambini, incidenti dovuti alla velocità eccessiva delle auto, la municipalità adottò per la prima volta delle misure per restituire alla via la sua funzione di spazio di soggiorno e d'incontro attraverso l'organizzazione di vie residenziali in cui si realizza, per la bassa velocità, la coesistenza pacifica tra pedoni e auto.

Il successo di queste prime esperienze fu talmente grande (miglioramento radicale dell'ambiente urbano, diminuzione degli incidenti e dell'inquinamento, recupero della funzione urbana della strada che il principio delle vie a priorità pedonale fu introdotto nel codice della strada olandese nel 1976.

Questa tecnica si è estesa negli anni successivi alla Germania e più recentemente alla Svizzera e alla Francia. Applicata non solo più a singole strade ma a interi quartieri, la moderazione della circolazione attuata sia attraverso le vie residenziali sia con zone a velocità moderata (30 km/h) interessa ormai moltissimi centri grandi e piccoli. Solo nella città di Amburgo ci sono più di 500 zone con limite di velocità a 30 km/h. La bassa velocità sta ormai diventando un elemento costitutivo del traffico urbano: la moderazione della circolazione viene adottata non più solo sulle strade secondarie ma anche su quelle principali.

I principali obiettivi e le corrispondenti misure della moderazione della circolazione. (Fonte: Metron)

Obiettivo: Riduzione della quantità di traffico

Accesso limitato

Il limite d'accesso ai residenti è una misura assai efficace ma è possibile solo su brevi tratti di strada.

Interruzioni

Elimina il traffico strisciante, ma in numerosi casi si è rivelata difficile da sostenere.

Strada a fondo cieco

E' una misura efficace per eliminare il traffico estraneo di transito.



Obiettivo: riduzione della velocità e aumento dell'attenzione del conducente

Segnali stradali

Solo una minoranza degli automobilisti rispetta i limiti di velocità imposti unicamente dalla segnaletica. Tale misura è pertanto insufficiente se è isolata.



Spostamento orizzontale

Riduzione significativa della velocità a 30-40 km/h con spostamenti della carreggiata almeno ogni 50 m.

Rialzamenti della carreggiata (dossi, cunette)

Misura molto efficace: la velocità è ridotta a 15-20 km/h se il rialzamento della carreggiata si ripete ogni 50 m.

Marciapiedi continui

Obbligano gli automobilisti a rallentare prima di girare e danno la priorità ai pedoni.

Cambiamenti nella pavimentazione

I cambiamenti nella superficie del manto stradale e il lieve disagio provocato inducono a una riduzione della velocità ed aumentano l'attenzione del conducente. Importante mezzo di sistemazione. Ai lati vengono lasciati passaggi in piano per i ciclisti.

Via residenziale

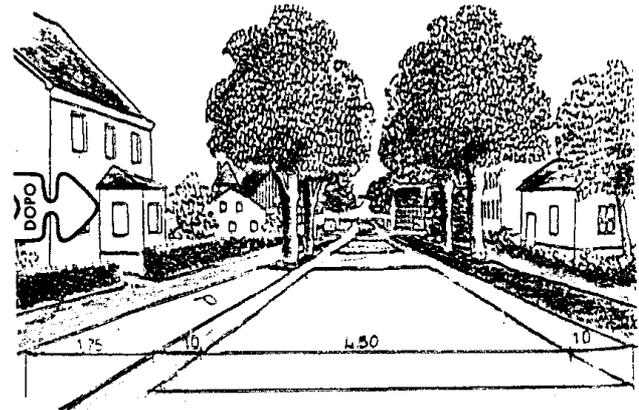
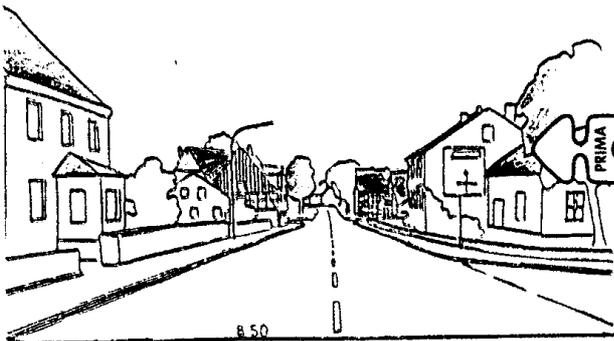
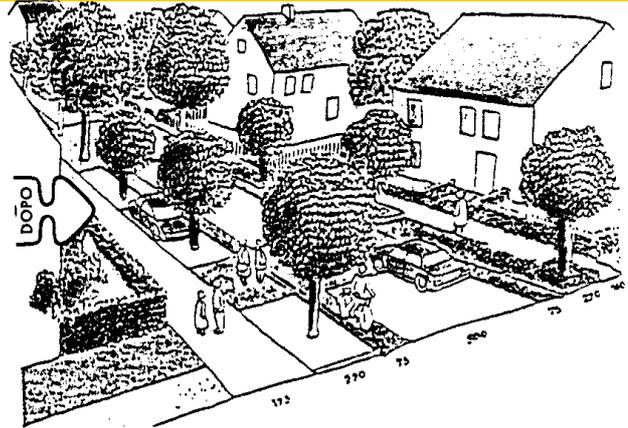
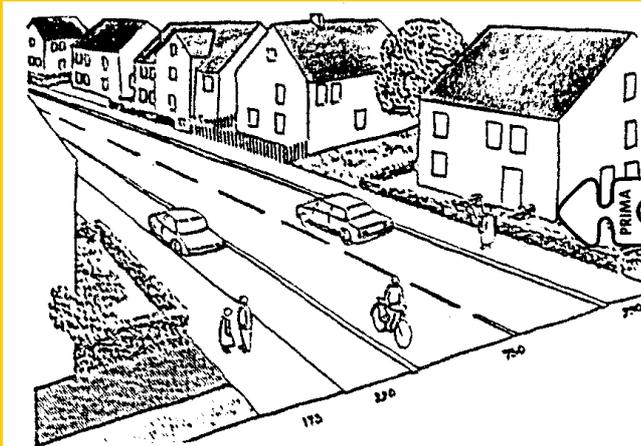
Permette una riduzione rilevante della velocità a circa 20 km/h.

Porta

Tale dispositivo permette di rallentare la circolazione all'ingresso di una strada o di una località. Oltre la porta, sono necessarie altre misure per mantenere una riduzione della velocità.



Prima e dopo: due esempi illustrativi



Moderazione del traffico attraverso la riduzione dei parcheggi.

Un esperimento condotto a Berna ha dato risultati incoraggianti: dopo l'introduzione del sistema "zona blu e carta di parcheggio" nel quartiere di Muesmatt, gli arrivi e le partenze dei pendolari sono diminuiti di circa la metà.

"Ogni spostamento di un veicolo a motore incomincia in un posteggio e termina in un posteggio". Per ridurre quantitativamente il traffico urbano è necessario ridurre l'offerta di parcheggi in città. Il Consiglio federale nel 1984 ha messo in vigore l'art. 3 modificato, paragrafo 4 della Legge sul traffico stradale. Esso prevede che il traffico, specialmente nelle zone residenziali, possa essere limitato e che il parcheggiare possa essere regolamentato in modo speciale. E' possibile limitare le possibilità di parcheggio con la "zona blu e carta di parcheggio" che prevede un permesso di parcheggio illimitato per gli abitanti di quella zona (designata con un numero) e la limitazione del tempo di parcheggio per gli altri utenti.

Moderazione del traffico con le zone 30 km/h



Dal 1989 il Consiglio federale permette ai cantoni e ai Comuni di introdurre zone con limite di velocità a 30 km/h. I veicoli a motore possono circolare, ma non possono superare la velocità 30km/h. (Su 200 metri il maggior tempo necessario viaggiando a 30 km/h rispetto ai 50km/h è di 10 secondi!) In Svizzera numerosi comuni, anche grandi p. esempio Zurigo, hanno creato tali zone. I risultati sono lì a dimostrarlo: diminuzione drastica degli incidenti, sicurezza per pedoni, spazi pubblici finalmente vivibili.



ASSOCIAZIONE
QUARTIERE
RIVAPIANA
MINUSIO

AGENDA

3 GIORNI DI FESTA A RIVAPIANA

1 - 2 - 3 SETTEMBRE 1994

GIOVEDÌ 1.9.94 **20:00** APERTURA BAR
VENDITA TORTE E CAFFÉ

21:00 **FILM IN PIAZZA**
(IN COLLABORAZIONE CON IL CIRCOLO DEL CINEMA DI LOCARNO)

VENERDÌ 2.9.94 **20:00** APERTURA BAR

21:00 **SPETTACOLO DI TEATRO, MUSICA, DANZA E ALTRO . . .**
ZAP THEATER KOLLEKTIV PRESENTA:
“LES APPÉTITS VARIÉS DE ADELHEID Z.”

INTERPRETATO DA:

- ANNA VILIN, - SYBILL HAUERT
- DANIEL REICHMUT, ALEX SCHAUB

CON LA COLLABORAZIONE ARTISTICA E COREOGRAFICA DI PHILIPPE OLZA

DOPO LO SPETTACOLO

RIAPERTURA DEL BAR E BUFFET, SANDWICH

SABATO 3.9.94 **18:00** APERTURA BAR E LOTTERIA
CENA: ASSAGGIAMO LE SPECIALITÀ DEI VARI PAESI

21:00 **NINA DIMITRI PRESENTA**
“TOCA Y CANTA”
(CANTO, CHITARRA E CHARANGO)

DOPO LO SPETTACOLO

RIAPERTURA DEL BAR

OGNI CONTRIBUTO (TORTE, SANDWICH, SALATINI, . . .) É BENVENUTO IN TUTTE LE SERATE.

GITA DEL 1° AGOSTO

COMOLOGNO - ALPE SALEI - CIMALMOTTO

TRE GIORNI PER UN'INTERESSANTE TRAVERSATA DALLA VALLE ONSERNONE ALLA VALLE DI CAMPO.

PROGRAMMA

PRIMO GIORNO (30 LUGLIO)

10.00 STAZIONE FFS DI LOCARNO - COMOLOGNO (IN AUTOPOSTALE)
COMOLOGNO (1085 M) - LIGÜNC (1343 M) - ALPE SALEI (1777 M)

PERNOTTAMENTO ALLA CAPANNA SALEI

SECONDO GIORNO (31 LUGLIO)

VI SONO NUMEROSE POSSIBILITÀ:

- SI PUÒ RESTARE NEI DINTORNI DELL' ALPE (CARICATA)
- ALPE SALEI - ALPE PESCED (1775 M) - PASSO BÜSEN (2004 M) - MUNZELUM (2061 M)
- ALPE SALEI - LAGO DEI SALEI - PILONE (2191 M)
- ALPE SALEI - PIZZO ZUCCHERO (1899 M)

PERNOTTAMENTO ALLA CAPANNA SALEI

TERZO GIORNO (1 AGOSTO)

ALPE SALEI - ALPE ARENA (1692 M) - ALPE MEDARO - ALPE PORCARESCIO (1792 M) -
LAGHETTO DELLA CAVEGNA (1997 M) - ALPE SFILLE (1661 M) - CIMALMOTTO (1405 M)

15.00 CIMALMOTTO - LOCARNO IN AUTOPOSTALE

OGNI PARTECIPANTE DOVRÀ ESSERE AUTOSUFFICIENTE PER I PASTI AD ECCEZIONE DELLE 2 CENE E DELLE 2 COLAZIONI ALLA CAPANNA SALEI.

CARTINE: COMOLOGNO, 1:25000, FOGLIO 1311
BOSCO GURIN, 1:25000, FOGLIO 1291

CAPO GITA: NICOLA MARTINONI

RISERVAZIONE OBBLIGATORIA, POSTI LIMITATI: TEL. 093 - 33 81 54 / 33 33 20
