

MM no. 115 riguardante la richiesta di un credito di fr. 660'000.— per l'adattamento degli impianti semaforici e della segnaletica in via Orelli, nell'ambito del nuovo assetto viario cittadino

Locarno, 30 marzo 2004

Onorando
Consiglio Comunale

Locarno

Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,

Premesse

Il nuovo assetto della viabilità all'interno del centro cittadino risale al luglio 1999, quando, con i lavori di sistemazione della via Orelli e della rotonda di Piazza Castello, la stessa via Orelli assunse il ruolo di arteria di attraversamento della Città nei due sensi, destinando la via Luini ad un ruolo sussidiario di accesso alla zona centrale di Piazza Grande e Largo Zorzi.

Come già evidenziato nel MM59 del 25 gennaio 2002, inerente una permuta di terreno che ha permesso di realizzare la quarta corsia in via Orelli, il Municipio ha attesa più di due anni prima di effettuare una serie di verifiche sul sistema messo in atto, nell'intento di adottare i correttivi necessari per un funzionamento ottimale della rete viaria. Ci sembra infatti importante osservare che le scelte adottate a suo tempo derivavano da un modello di traffico che a sua volta si basava su parametri e calcoli che, nella loro complessità, rappresentano una simulazione della situazione reale.

Con i rilevamenti realizzati nell'autunno 2001 è stato possibile individuare i punti deboli del sistema, proponendo una serie di correttivi che gli specialisti incaricati dal Municipio hanno poi sintetizzato in alcune varianti presentate nell'estate 2002. Il vostro Esecutivo ha esaminato a fondo la documentazione ricevuta, con un'ampia analisi svolta da un apposito gruppo di lavoro. La lunga discussione che ne è seguita ha condotto alla scelta di una variante che, lungi dallo stravolgere il sistema realizzato, ha il pregio di ottenere risultati validi con uno sforzo relativamente limitato. Tutto il concetto è stato ampiamente presentato al pubblico nell'autunno 2002.

Una prima tappa, di facile realizzazione non richiedendo interventi costruttivi particolari, è stata attuata già nei primi mesi del 2003 e doveva essere il preludio alla messa in atto di altre misure più consistenti che era nostra intenzione concludere entro la fine dello scorso anno. Purtroppo, i primi interventi attuati hanno sollevato una dura reazione da parte dell'Autorità cantonale che ha intravisto il rischio che venissero vanificati gli sforzi compiuti negli anni precedenti per favorire la concentrazione del traffico di transito nella galleria Mappo – Morettina. In particolare, ci è stata rimproverata l'abolizione del blocco inserito in via Luini all'altezza del Pretorio, grazie alla quale abbiamo potuto facilitare l'accesso al centro tramite questa strada. Inoltre, il Municipio ha ritenuto necessario formalizzare il transito del traffico veicolare lungo il collegamento tra la via Luini e la via Simen, in direzione delle 5 Vie, utilizzando quella che in origine era stata pensata unicamente quale corsia preferenziale per i mezzi pubblici.

Nell'autunno 2003 abbiamo potuto chiarire la nostra posizione con i rappresentanti del Cantone ed abbiamo concordato una serie di nuovi rilevamenti del traffico, in particolare sulla via Luini, che si stanno svolgendo in questi giorni. Tali chiarimenti sono assolutamente indispensabili anche in funzione delle modalità di finanziamento delle misure proposte con il presente messaggio.

Oltre a questi aspetti, ci sembra anche utile ricordare le decisioni prese nel corso dell'autunno scorso dal vostro Municipio, in merito alla creazione delle basi pianificatorie del nuovo piano regolatore particolareggiato di Piazza Grande, dove la componente viaria riveste un ruolo determinante. A causa di tutto ciò, siamo giunti solo ora a sottoporvi questa richiesta di credito per gli interventi di cui si parlerà in seguito.

Lo studio

Come anticipato, nell'autunno 2002 il Municipio ha adottato una serie di decisioni relative agli interventi di adattamento del sistema viario del centro cittadino. L'analisi svolta ha tenuto conto di una serie di varianti molto differenti tra di loro, non escluso il ripristino dei sensi unici in via Luini e via Orelli. Anche prescindendo dalla questione costi (che per una simile ipotesi sarebbero stati decisamente più elevati), abbiamo respinto tale ripristino per una serie di motivi che vogliamo riassumere:

- La scelta di via Orelli quale unico asse di transito è frutto di una concertazione intervenuta all'interno della Commissione intercomunale dei trasporti nella prima metà degli anni '90, quale misura di accompagnamento all'apertura della galleria Mappo – Morettina
- L'impostazione è stata ripresa all'interno dell'apposita scheda di Piano Direttore e nel piano viario cittadino. Una rivisitazione in questo senso dovrebbe affrontare l'intero iter pianificatorio
- Lo studio elaborato dall'ingegnere del traffico ha dimostrato che i benefici per la viabilità sarebbero molto contenuti, considerando che la via Orelli dispone ancora di capacità di carico, da sfruttare in modo migliore rispetto all'attuale situazione. Inoltre, vi sarebbe un chiaro aumento del traffico interno, come dimostra la simulazione effettuata sulla scorta dei dati rilevati
- Il Cantone non accetterà mai di finanziare il riassetto dei semafori necessario, come invece avviene con la soluzione che vi sottoponiamo.

Come già anticipato, la variante adottata dal vostro Municipio tende a favorire un migliore sfruttamento della capacità di carico di via Orelli, assegnando comunque un ruolo sussidiario importante a via Luini. Cercando di riassumere i contenuti dello studio, possiamo dire che:

- il traffico di transito rimane sostanzialmente concentrato su via Orelli, dove i singoli nodi semaforici dispongono ancora di una capacità di carico da media a buona;
- la via delle Monache andrà calmierata in modo da limitarne l'uso quale scappatoia per i veicoli diretti verso est: il sistema può sopportare tale cambiamento;
- la via Varesi deve acquisire la funzione di strada collettrice per il Quartiere Nuovo, inclusa la zona degli impianti sportivi, anche per incanalare meglio il traffico pesante che interessa le attività produttive e commerciali del quartiere. In questo senso è indispensabile ripristinare il doppio senso nella tratta da via Bramantino a via Lavizzari.
- vanno migliorate le possibilità d'accesso al centro cittadino, sia in provenienza dalla rotonda, sia per coloro che giungono da Muralto, ma anche per gli abitanti del Quartiere Nuovo.

La soluzione

In precedenza abbiamo accennato ad alcuni elementi che compongono la variante scelta dal Municipio. Riacciandoci alle premesse contenute nel capitolo precedente e volendo fare un sunto dei punti chiave, possiamo affermare che:

- Si sfruttano le capacità residue dei singoli nodi semaforici di via Orelli per inserire una fase in più all'incrocio con:
 - via della Posta per aggiungere la svolta a sinistra verso il centro e sgravare via Balestra
 - via della Pace per aggiungere la svolta a sinistra verso sud, tolta al nodo di via Cattori
 - via Cattori per invertire il senso di marcia in direzione del centro in provenienza da sud
 - il lungolago per aggiungere la corsia da Muralto in direzione del Lido (gimcana)
- Per il nodo di via Balestra verrà valutata la possibilità di ridurre la durata della fase da 90 a 80 secondi, mantenendo la medesima durata per la svolta a sinistra, al fine di favorire l'afflusso verso il centro.
- Per tutti i nodi si riconsidererà la durata della fase di verde destinata ai pedoni.
- L'assetto di via Luini viene modificato in diversi punti per semplificare il movimento veicolare all'interno del quartiere e segnatamente:
 - entrata dal Lungolago come ora, ma anche uscita con obbligo di svolta a destra;
 - posa di uno stop agli incroci con via Cattori e con via della Pace quale moderazione;
 - eliminazione dell'obbligo di svolta a sinistra su via della Pace;
 - conferma della possibilità di salire verso le 5 Vie lungo l'ex corsia bus (traffico interno).
- Le agevolazioni in via Luini e la svolta a sinistra da via Orelli su via della Posta comportano un aumento del traffico su quest'ultima arteria, soprattutto all'altezza di via Ciseri. Con il pianificatore del traffico abbiamo studiato uno schema di sistemazione dell'incrocio, con l'inserimento del doppio senso sulla tratta via della Posta – via della Pace e la gestione del traffico con precedenza da destra. Anche i posteggi verranno riorganizzati.

Il Municipio aveva individuato alcune misure da realizzare a breve termine ed altre che richiedevano invece degli approfondimenti di ordine finanziario che hanno condotto a questo messaggio. L'idea era quindi che:

- ⇒ gli interventi che concernono esclusivamente le modifiche alla segnaletica verticale ed orizzontale - cioè tutti quelli di via Luini, su via Ciseri/ via della Posta e in via Varesi – potevano essere realizzati in poco tempo, previa pubblicazione sul foglio ufficiale;
- ⇒ gli interventi costruttivi più onerosi, ma soprattutto le importanti modifiche ai nodi semaforici (hardware + software), sarebbero state oggetto di una valutazione precisa dei costi, con presentazioni d'offerte da ditte specialiste, per giungere alla richiesta dell'apposito credito al nostro CC.

Come anticipato, i primi interventi realizzati un anno or sono avevano causato una certa reazione del Cantone e non erano quindi stati del tutto completati. Nel frattempo, i pianificatori incaricati per il piano particolareggiato di Piazza Grande hanno elaborato delle proposte che sono in seguito state affinate e ratificate dal Municipio. Senza volere entrare nei dettagli, possiamo affermare che la pedonalizzazione di Piazza Grande e Largo Zorzi si integra perfettamente nel concetto viario descritto in precedenza: la via della Posta assume un ruolo ancora più centrale, essendo destinata, a medio termine, ad ospitare il traffico pubblico che ora transita in via della Pace. I recenti lavori di pavimentazione sono stati eseguiti in funzione proprio di questo nuovo assetto.

I costi

Non è un mistero che la realizzazione, la modifica e la gestione degli impianti semaforici causano in generale costi importanti che possiamo ascrivere, oltre che alla complessità della tecnologia applicata, alla mancanza di una vera concorrenza nel campo ed alla forte specializzazione di hardware e software. Per questo motivo, il Municipio ha voluto esaminare a fondo la questione, con l'ausilio dei suoi consulenti, giungendo pure alla pubblicazione del concorso. La cifra inserita nel preventivo considera dunque quella dell'offerta pervenutaci, la quale ovviamente verrà deliberata solo una volta in possesso del credito che, ci auguriamo, vorrete concedere.

A livello costruttivo, le modifiche più importanti concernono l'incrocio con il Lungolago, considerata la complessità del cambiamento ai flussi di traffico. Anche in questo caso abbiamo fatto allestire un preventivo dall'ufficio d'ingegneria che aveva già svolto tutta la progettazione del lungolago stesso per conto del Cantone. La cifra è da considerare quindi molto attendibile. Vi sono invece alcune modifiche costruttive minori che interesseranno inevitabilmente gli altri incroci, oltre all'imbocco di via Varesi, in provenienza dalla rotonda. Abbiamo stimato una cifra che tenga conto di interventi a misura, secondo il nostro capitolato manutenzioni, e di lavori a regia.

Da ultimo, abbiamo richiesto l'offerta d'onorario per le prestazioni ancora necessarie da parte dei nostri consulenti. Fatte queste premesse, i costi possono essere così riassunti:

1. Adeguamento impianti semaforici (hardware e software)	350'000.—
2. Sistemazione viaria nodo Via Orelli – Lungolago – via Luini	140'000.—
3. Segnaletica verticale e orizzontale (modifiche)	40'000.—
4. Opere di genio civile diverse	60'000.—
5. Onorario per consulenti del traffico	50'000.—
6. Onorario per consulente opere genio civile	20'000.—

Totale **fr. 660'000.--**

Tutti gli importi indicati si intendono con IVA e spese incluse.

Il finanziamento

Come anticipato, la messa in atto delle misure descritte era già in programma per l'autunno dello scorso anno. In questo senso, il preventivo 2003 conteneva già la posizione corrispondente nella parte terza degli investimenti. Abbiamo dunque riproposto l'oggetto anche nel preventivo 2004, con le medesime modalità. Si prevede infatti che, premessa l'approvazione di questo messaggio, saranno necessari 2-3 mesi per approntare i nuovi programmi semaforici, pianificare gli interventi e concordare i dettagli con i competenti servizi cantonali. Ciò significa che la realizzazione verrà avviata in autunno e si concluderà nella prima parte del 2005.

Il Cantone dovrebbe partecipare al finanziamento con un sussidio nei limiti di quanto ammesso dalla Legge Strade, vale a dire il 50% per le opere di semaforizzazione che presentano un interesse regionale/cantonale. Il finanziamento per i lavori di genio civile all'incrocio di via Orelli con il Lungolago dovrebbe invece ammontare al 70%, trattandosi di una completazione dell'opera realizzata a suo tempo, o, per meglio dire, di una correzione. Al momento non disponiamo ancora della conferma scritta di tale sussidio, che giungerà solo al momento in cui saranno noti i dati sulle misurazioni del traffico in fase di svolgimento. Considerata l'importanza dell'oggetto, il Municipio non ha ritenuto di attendere oltre, contando comunque su di un sollecito riscontro da parte del Cantone.

Conclusioni

Il tema della viabilità a Locarno ha sempre sollevato ampie discussioni, come del resto capita in altri centri del Cantone. Siamo convinti che Locarno ha goduto e continua a godere degli effetti positivi dati dall'apertura della galleria: è nostro compito garantire il mantenimento di tali benefici, nell'interesse dell'intera comunità. Nel prossimo futuro saremo chiamati ad affrontare l'argomento sotto altre forme e per altri ambiti, ma si tratterà sempre in definitiva della messa in atto di varie tappe del medesimo progetto.

Per questi motivi, vi invitiamo a voler risolvere:

1. è stanziato un credito di fr. 660'000.— per l'adattamento degli impianti semaforici e della segnaletica in via Orelli, nell'ambito del nuovo assetto viario cittadino;
2. il credito sarà iscritto al capitolo 506.90 “segnaletica e semafori”;
3. il sussidio cantonale verrà iscritto al capitolo 661.50 “sussidi cantonali per impianti traffico”;
4. a norma dell'art. 13 cpv. 3 LOC il credito decade se non utilizzato entro il termine di un anno dalla crescita in giudicato definitiva delle presenti risoluzioni.

Con ogni ossequio

Per il Municipio

Il Sindaco:

dott. ETH/FAMH Marco Balerna

Il Segretario:

avv. Marco Gerosa

Allegato: schema variante 3 dell'organizzazione del traffico (riduzione)