

MM no. 35 riguardante la richiesta di un credito di fr. 250'000.— per l'introduzione di una Zona d'incontro in Città Vecchia

Locarno, 14 dicembre 2005

Al
Consiglio Comunale
Locarno

Egregio Signor Presidente, Signore e Signori Consiglieri,

Premesse

Nella primavera del 2002 la Pro Città Vecchia ha avviato il progetto “Città Vecchia Locarno: un ambiente a misura d'uomo”. Si tratta di un lavoro basato sul programma nazionale “Piano di azione ambiente e salute“, integrato nel più ampio contesto di Agenda 21 locale. Lo scopo era quello di allestire un quadro completo della situazione e dei problemi attuali di Città Vecchia, che permetta di affrontare in maniera partecipativa i futuri possibili progetti ed azioni volti ad aumentare il benessere e la qualità di vita in questo quartiere. Considerando l'indubbio interesse di questa iniziativa ed i costi tutto sommato contenuti, la Città ha sostenuto finanziariamente l'operazione, unitamente alla Confederazione ed al Cantone. Inoltre il Comune ha fornito un non indifferente supporto logistico e tecnico.

Il Piano d'azione, frutto di un lavoro congiunto tra i vari partner in gioco e con un coinvolgimento della popolazione, è stato presentato al Municipio nella primavera del 2004. Nella successiva discussione è emersa la volontà del Municipio di perseguire in tempi ragionevoli l'azione concernente la moderazione del traffico nel quartiere, che viene considerato uno dei problemi più sentiti dagli abitanti e dagli operatori di Città Vecchia.

Il Municipio ha quindi chiesto un'offerta allo Studio d'ingegneria Allievi per l'elaborazione di un progetto per una Zona d'incontro, seguendo così le suggestioni fornite dal Piano d'azione e, soprattutto, scaturite da un'interessante serata informativa che aveva visto una folta partecipazione di pubblico. Il mandato è stato deliberato nel novembre del 2004 e l'incarto è stato consegnato nel giugno 2005. Dopo averlo esaminato a fondo il Municipio si è incontrato con i rappresentanti della Pro Città Vecchia per verificare il consenso intorno al progetto allestito che è stato ritenuto molto valido sotto tutti i punti di vista. Dopo un'ulteriore richiesta di modifiche, di cui si parlerà in seguito, l'incarto definitivo è stato consegnato al Municipio alla fine di ottobre.

Il concetto

La Zona d'incontro è una zona delimitata del tessuto urbano in cui:

- La velocità massima consentita è di 20 km/h
- I pedoni possono invadere l'area di traffico e hanno la precedenza rispetto ai veicoli
- I pedoni non possono tuttavia ostacolare inutilmente la circolazione dei veicoli
- Il parcheggio è permesso unicamente nei luoghi designati da segnali e demarcazioni

Lo scopo primo di una tale zona è quello di moderare il traffico veicolare, con una forte limitazione della velocità di circolazione, privilegiando la sicurezza di tutti gli utenti e migliorando la qualità di vita. In questo senso, l'introduzione di una Zona d'incontro rappresenta un'estensione della zona residenziale in un settore con più funzioni ed attività (commerciale e amministrativa). Vi sono tuttavia alcune condizioni di base che devono essere rispettate:

1. Il comparto interessato deve essere chiaramente definito e fornire l'immagine di un tessuto omogeneo sia nell'occupazione, sia nel funzionamento, con degli elementi di delimitazioni riconoscibili;
2. le strade del comparto considerato devono avere un volume di traffico limitato, presentare le stesse caratteristiche ottiche e funzionali e non devono essere attraversate da collettrici di grande traffico;
3. alle intersezioni, al fine di garantire un miglior rispetto delle limitazioni di velocità, si applica di principio la regola della precedenza da destra;
4. la nuova disposizione di segnaletica favorisce la coesistenza tra veicoli-pedoni-biciclette; in questo senso, all'interno del comparto in esame i diversi flussi di traffico non devono essere separati fisicamente.

Nel caso che ci concerne, le condizioni indicate in precedenza sono state verificate nella prima parte del lavoro svolto dall'ing. Allievi, il quale ha provveduto, in collaborazione con la Polizia comunale, a effettuare una serie di misurazioni del traffico e della velocità sulle principali arterie di Città Vecchia. Inizialmente il Municipio ha fissato il perimetro della futura Zona d'incontro:

- A OVEST la via Varenna, incrocio con vicolo Appiani, e la via Castelrotto, entrata pronto soccorso;
- A NORD l'incrocio tra via ai Monti, via Borghese e via Appiani
- A EST l'incrocio tra via Borghese e via Cittadella e la via Marcacci
- A SUD l'imbocco delle varie strade da Piazza Grande, esclusa la via Marcacci

Inoltre, il Municipio ha voluto anche dare delle indicazioni vincolanti, così riassunte:

- ❖ Il regime di circolazione attuale (sensi unici e divieti) rimane invariato, ma le misure proposte dovranno adattarsi facilmente a futuri cambiamenti del Piano viario cittadino;
- ❖ L'onere finanziario deve essere contenuto per cui sono esclusi grossi interventi costruttivi e di nuove pavimentazioni, lavorando quasi esclusivamente con la segnaletica e con l'arredo urbano.

E' interessante notare che le misurazioni sulla velocità e sul transito di veicoli hanno dimostrato che su alcune tratte (ad es. via Borghese) la circolazione è particolarmente intensa e su altre (ad es. via Varenna) la velocità è addirittura superiore al limite attuale di 50 km/h. Il Municipio è convinto che il progetto allestito permetterà di porre almeno parzialmente rimedio a queste situazioni.

Il progetto

Come anticipato, nell'ottica di contenere i costi e di non compromettere futuri interventi urbanistici di più ampio respiro, le misure d'accompagnamento sono piuttosto limitate e si possono così riassumere:

1. viene rimossa la segnaletica verticale che concerne "stop" e "dare precedenza", poiché vige l'obbligo della precedenza da destra, mentre si mantiene quella che concerne i segnali di direzione o divieti;
2. viene aggiunta la segnaletica verticale che demarca le porte d'entrata alla Zona d'incontro, con dei totem simili a quelli scelti per la Zona Rusca Est;
3. viene rimossa tutta la segnaletica orizzontale ad eccezione della demarcazione dei posteggi;
4. viene aggiunta la segnaletica orizzontale che riproduce il simbolo 20 km/h in diversi punti del quartiere e le porte d'entrata sono completate con delle strisce trasversali identiche a quelle realizzate nella Zona Rusca Est;
5. in determinati punti del quartiere vengono posate piante, fioriere e panchine per delimitare e/o restringere punti di passaggio;

6. In alcune piazze vengono ridefiniti gli stalli di parcheggio che comportano una riduzione complessiva del loro numero di alcune unità, su di un totale di 183 posteggi pubblici presenti nel quartiere.

Di seguito presentiamo brevemente gli interventi principali previsti nel comparto.

Piazza Orelli

Per favorire una riduzione della velocità e per permettere l'inserimento di un certo arredo, viene proposto di "girare" i posteggi esistenti, ponendoli sui lati della piazzetta. Verso l'ospedale saranno posate delle piante e delle panchine. Si perde un posteggio.

Piazza S. Antonio

Togliendo il cartello di "dare precedenza" si restituisce la precedenza a coloro che vengono da via Borghese, per cui si è pensato di disporre due posteggi, preceduti da una fioriera, lungo la facciata nord della Piazza. Inoltre, sul lato nord-ovest del sagrato viene creato un piccolo spazio arredato con piante e panchine che offre un certo agio di fronte all'entrata della chiesa. In definitiva si perdono alcuni posteggi. Il totem che segnala l'uscita dalla Zona d'incontro è posizionato lungo la facciata nord della chiesa. In fase esecutiva bisognerà tenere conto dello spazio di manovra necessario per eventuali camion che garantiscono la fornitura ai commerci della piazza.

Piazza San Francesco

Con il posizionamento di 3 fioriere allineate con l'alberatura davanti al nuovo edificio ASP si riduce fisicamente il calibro stradale a 4,5 metri, moderando la velocità in un punto con un forte flusso di pedoni (studenti). La manovra per l'area di parcheggio rimane garantita ed una nuova disposizione degli stalli permette di guadagnarne 3.

Via della Motta

L'uscita da via della Motta sarà demarcata unicamente con il totem e le strisce trasversali. Questo intervento è subordinato alla decisione che adotterà il Municipio in merito alla richiesta presentata da alcuni consiglieri comunali riguardante la chiusura al traffico di Via B. Rusca.

Via Appiani

L'entrata da via Appiani, all'altezza del posteggio dietro la collegiata, sarà demarcata unicamente con il totem, le strisce trasversali e il segnale 20 km/h sulla pavimentazione

Via Varenna

Il totem sarà posizionato all'altezza dell'imbocco dell'accesso di servizio all'ospedale, a 1,2 metri dalla facciata sul lato sud della strada, in modo da garantire un passaggio protetto ai pedoni in questa "strettoia". Accanto al totem sono previste le solite strisce trasversali.

Piazzetta Capitani

Si prevede il totem per marcare l'entrata della Zona d'incontro, sul lato a ridosso dei nostri stabili amministrativi, mentre verrà posato un elemento di arredo per delimitare l'area libera che precede la stradina sul lato ovest di Palazzo Marcacci, spesso occupata da auto.

Piazzetta in via dell'Ospedale

Un punto spesso utilizzato per posteggi abusivi è lo slargo dove via dell'Ospedale si incontra con via S. Antonio e sbocca nella piazza. Sarà posata una panchina accompagnata da una pianta.

Via Castelrotto

L'inizio della Zona d'incontro sarà anche in questo caso marcato dal totem, posato a ridosso dell'alberatura esistente, con le strisce trasversali e il segnale dei 20 km/h. Non vi è contrasto con l'adiacente accesso del pronto soccorso ampliato.

Via Borghese

Il totem d'entrata alla Zona d'incontro sarà posato all'interno dell'isola spartitraffico che si trova in fondo a via Cittadella e che verrebbe pavimentata in dadi e preceduta da una panchina con due piante vicino all'imbocco del passaggio Vandoni. Su via Borghese i posteggi saranno completamente rivisti, posizionandone una parte sul lato sud della strada, per creare un percorso veicolare più sinuoso. Il tutto verrà completato da una panchina e da un paio di fioriere. La nuova impostazione data a Via Borghese determinerà un minor flusso veicolare, contribuendo alla riduzione del traffico di transito che non ha quale destinazione la Città Vecchia.

Via San Francesco

Per creare un restringimento fisico della carreggiata sono previste 3 fioriere disposte sul lato nord della strada.

Come si vede, gli interventi costruttivi sono estremamente contenuti e si riferiscono solo ai punti dove prevediamo delle nuove piantagioni, rispettivamente in corrispondenza di alcune porte d'entrata. I dettagli delle sistemazioni e dell'arredo saranno definiti in fase esecutiva.

Il costo

Come è capitato nel quartiere Rusca, una parte importante dei costi legati a questo intervento è dovuta alla segnaletica (orizzontale e verticale). In questo caso però anche gli elementi di arredo, considerata l'estensione della zona, determinano una certa spesa.

Segnaletica orizzontale (inclusa rimozione)	35'000.—
Segnaletica verticale	17'000.—
Pavimentazione stradale	47'000.—
Elementi di arredo	44'000.—
Opere da giardiniere	40'000.—
Imprevisti (ca. 10%)	19'000.—
IVA	15'000.—
Spese di riproduzione e pubblicazione (ca. 3%)	7'000.—
Onorario (progetto esecutivo e DL, IVA inclusa)	26'000.—

TOTALE

fr. 250'000.—

Tutti gli importi sono definiti sulla base di un preventivo definitivo, rispettivamente su prezzi e tariffe normalmente in uso. Ciò vale in particolare per gli elementi di arredo e per l'acquisto delle piantagioni.

Il Piano finanziario 2005 – 2008 indica un importo netto di fr. 190'000.--, suddiviso tra il 2006 ed il 2007. La differenza è data da una modifica del progetto intervenuta, come anticipato inizialmente, nel corso del mese di ottobre. Infatti, abbiamo avuto l'occasione di entrare in contatto con il Fondo Svizzero per il Paesaggio (FSP), tramite il suo rappresentante ticinese, il quale finanzia anche progetti di valorizzazione dell'arredo verde nei nuclei urbani. Nella fattispecie, sulla scorta delle indicazioni ricevuto, abbiamo previsto la messa a dimora di numerose piante, inizialmente contemplate solo quale fioriere, ed abbiamo optato per un tipo di panchina che valorizza i prodotti locali, quali il granito ed il legno indigeno (castagno o larice). Il maggior costo derivante da queste modifiche dovrebbe essere quasi interamente coperto dal sussidio, per il quale siamo in attesa di una decisione definitiva entro la fine del corrente anno. E' assai probabile un contributo di circa 50.000

fr. Il Municipio ritiene che si tratti di un sensibile miglioramento del progetto che nella fattispecie non comporta un aumento degli oneri, ma darebbe al progetto un carattere particolare e di maggior rilevanza rispetto all'idea originale.

I tempi

Una volta ottenuto il consenso del vostro Legislativo sulla presente richiesta di credito, il Municipio affiderà allo studio Allievi il mandato per l'allestimento degli incarti necessari alla pubblicazione della segnaletica e del progetto vero e proprio, secondo la Legge strade. In seguito vi sarà l'allestimento dei capitolati d'appalto e la delibera delle varie opere.

L'introduzione della Zona d'incontro, verosimilmente da prevedere con l'inizio del 2007, sarà preceduta anche da un'adeguata informazione alla popolazione, con particolare riferimento ai diretti interessati (commercianti, abitanti, utenti ecc.) e in collaborazione con la Pro Città Vecchia..

Al termine del primo anno di applicazione di questo nuovo regime di traffico si analizzeranno i risultati e si adotteranno, se del caso, i necessari correttivi.

Conclusioni

In Svizzera sono oramai numerosi i Comuni che si sono dotati di Zone Incontro all'interno del proprio territorio. Al momento in Ticino abbiamo unicamente l'esempio di Chiasso, ma siamo convinti che ne seguiranno altri. La Zona d'incontro in Città Vecchia è il frutto di un lavoro di concertazione interessante e proficuo, dove tutti gli attori in gioco hanno potuto esprimersi sulle proposte in discussione. Sicuramente questa soluzione può essere vista come un ragionevole compromesso raggiunto rispetto alla pedonalizzazione del centro storico, con tutte le conseguenze che le cerchie interessate potevano paventare per quest'ultima ipotesi. Tuttavia, non è una soluzione spuria, bensì un concetto chiaramente definito e regolamentato, applicato con successo in zone aventi molte analogie con la Città Vecchia di Locarno. Il Municipio ritiene che tutti potranno trarre beneficio e vantaggio da questa proposta. La questione va anche vista di concerto con l'apertura dell'autosilo di Piazza Castello (nell'estate del 2007) che contribuirà senz'altro a diminuire il traffico nel centro storico a tutto vantaggio del pedone.

Per questi motivi vi invitiamo a risolvere:

1. è stanziato un credito di fr. 250'000.—per l'introduzione di una Zona d'incontro in Città Vecchia
2. il credito sarà iscritto al conto 501.10 "sistemazione strade e marciapiedi";
3. Il contributo del Fondo svizzero del paesaggio sarà iscritto al conto 669.1 "altri contributi per investimenti";
4. a norma dell'art. 13 cpv. 3 LOC il credito decade se non utilizzato entro il termine di due anni dalla crescita in giudicato definitiva delle presenti risoluzioni.

Per il Municipio

Il Sindaco:

Il Segretario:

Allegata: planimetria generale del progetto definitivo (riduzione)