

MM no. 96 riguardante la richiesta di un credito di fr. 20'000.—per lo studio relativo all'introduzione di una zona 30/zona blu nel comparto Rusca Est.

Locarno, 13 giugno 2003

Al
Consiglio Comunale
Locarno

Egredi Signori Presidente e Consiglieri,

Premesse

Nell'autunno dello scorso anno è stato consegnato allo scrivente Municipio il documento finale del concetto di gestione dei posteggi a Locarno, commissionato nel 2001 all'ing. Francesco Allievi. Dopo una prima fase investigativa, con la raccolta dei dati inerenti alla situazione attuale (numero e posizione di posteggi pubblici e privati), si è passati alla fase di diagnosi, con l'analisi dell'offerta e della domanda attuale di posti auto, e si è terminato con la fase pianificatoria che comprende la definizione degli obiettivi e degli indirizzi in materia di regolamentazione dei parcheggi. Un elemento importante di questa procedura è stato senza dubbio il calcolo del fabbisogno di posti auto legati alle residenze e alle attività lavorative, basandosi su parametri forniti da specifiche normative tecniche, raggruppati per comparti. Un calcolo forzatamente teorico, ma al quale sono stati applicati dei fattori di ponderazione e correzione che considerano le peculiarità d'ogni singolo settore.

Il primo dato significativo di questo studio è il numero complessivo di posti auto che troviamo sul nostro territorio urbano, esclusi dunque i quartieri delle Vattagne, di Bré e del Piano di Magadino, mentre è considerata solo in parte l'area dei Monti. Abbiamo conteggiato quasi 4'000 posteggi pubblici e oltre 9'000 posteggi privati! Il fabbisogno risulta quindi sostanzialmente coperto e si può pertanto affermare che Locarno non presenta una carenza "cronica" di posti auto.

Senza volere entrare nel dettaglio dei risultati nei singoli comparti, ci sembra giusto rimarcare le conclusioni più importanti al qual è giunto il nostro consulente.

1. Nei nuclei di Città Vecchia e Solduno vi è una forte carenza di parcheggi che viene compensata facendo parzialmente capo alle "eccedenze" dei quartieri circostanti. La soluzione proposta è quella di creare delle nuove strutture di supporto (autosili), sotto la Piazza di Solduno e in Piazza Castello.
2. Nelle zone adiacenti ai nuclei e in particolare al centro cittadino, è necessario attuare una regolamentazione adeguata dei posti auto, in modo da mitigare gli effetti negativi dati dalla presenza di "pendolari" alla ricerca di un parcheggio (occupazione eccessiva di posteggi e traffico parassitario indotto). L'intervento interessa quindi una buona parte del Quartiere Campagna e del Quartiere Rusca e Saleggi.
3. Nella zona di Largo Zorzi è indispensabile sfruttare meglio le potenzialità dell'autosilo pubblico che attualmente è utilizzato in misura inferiore al 50%. L'offerta di posteggi in superficie nelle immediate vicinanze è ancora troppo attrattiva, per cui andrà attuata una parziale riduzione, con una ridefinizione delle tariffe.

4. Per gli utenti di lunga durata è possibile organizzare un'area P+R in zona FEVI, con un servizio navetta verso il centro. Ovviamente, si possono affittare mensilmente dei posti auto negli autosili.

In definitiva, oltre alla creazione dei due autosili summenzionati, ai quali si aggiunge quello di Locarno – Monti, e del P+R del FEVI, si desume che il concetto di gestione dei posteggi prefigura in modo particolare una differente regolamentazione dei posteggi pubblici esistenti e l'allestimento di una specifica normativa per i posteggi privati. A questo proposito ricordiamo che è in fase d'allestimento un apposito regolamento cantonale che introduce diverse novità.

La zona blu e 30

Il Municipio ha recepito perfettamente gli elementi essenziali del concetto elaborato dall'ing. Allievi, ma si rende anche conto che gli strumenti idonei per una corretta regolamentazione della problematica vanno verificati in funzione della situazione e delle caratteristiche del comprensorio interessato. L'introduzione di zone blu all'interno del nostro territorio mira essenzialmente a preservare i quartieri residenziali/misti dalle conseguenze negative del traffico veicolare, migliorando la qualità di vita e, se abbinata ad un limite di velocità 30 km/h, aumentando la sicurezza generale degli utenti. Ovviamente, non si tratta semplicemente di posare qualche cartello e di marcare i posteggi esistenti in colore blu. Oltre alla creazione di un'apposita vignetta destinata principalmente ai residenti, si devono segnalare in modo chiaro le porte d'accesso alla zona, adottare degli elementi d'arredo particolari e modificare in certi casi l'assetto orizzontale e verticale della carreggiata. Grazie a queste misure, l'intervento non sarà più inteso come semplice misura di polizia (magari di tipo coercitivo), ma si configurerà quale volontà di adeguare il comportamento del conducente a favore degli altri utenti dello spazio pubblico.

Insieme al nostro consulente, abbiamo dunque individuato un quartiere che permetta di testare in modo adeguato questo tipo di regolamentazione, già applicato in altre città del Cantone. La scelta è caduta sul comparto definito Rusca-Est, compreso tra la via Orelli a nord, il Lungolago ad est, la via Ballerini a sud e la via della Posta ad ovest. Una scelta che conferma una precedente proposta risalente alla prima metà degli anni '90, nell'ambito dei lavori della Commissione intercomunale dei trasporti sul Piano dei Trasporti Locarnese e Vallemaggia. (PTLV).

Lo studio

Per ottenere un'offerta adeguata alle nostre esigenze, abbiamo chiesto all'ing. Allievi di formulare una proposta di studio, che tenesse conto dei seguenti elementi:

- Valutare l'idoneità dell'introduzione di una Zona blu, accompagnata dalla limitazione di velocità 30, nel comparto Rusca Est.
- Definire le possibili misure fisiche d'intervento di moderazione del traffico, necessarie per garantire il rispetto della segnaletica di ZONA e la sicurezza generale degli utenti.
- Allestire l'incarto definitivo, completato dalle planimetrie e dal preventivo dettagliato dei costi, per la richiesta del credito esecutivo al vostro consesso.

La prima fase dello studio richiederà un'analisi della situazione attuale, tramite sopralluoghi e rilievi (sul numero e tipo dei parcheggi nonché sulla velocità), dove il nostro consulente opererà a stretto contatto con la Polizia comunale.

Nella seconda fase l'ingegnere del traffico dovrà soprattutto concentrarsi sulla scelta d'interventi fisici e d'arredo dell'area stradale che siano conformi alle normative in materia e sopportabili economicamente. Non è, infatti, nostra intenzione adottare delle scelte che ne rendano difficile la messa in pratica.

Per la terza fase, l'impegno determinante è dato dall'allestimento dei piani di progetto (1:1000 e 1:500) accompagnati da una relazione tecnica e dal preventivo di spesa. Anche in questo caso alcune prestazioni potranno essere assunte dai nostri servizi (Ufficio tecnico e Polizia).

L'incarto che ci sarà consegnato al termine del lavoro, ci dovrà permettere non solo di richiedere i necessari crediti al vostro Legislativo, ma anche di avviare una fase di consultazione e di coinvolgimento della popolazione direttamente interessata, in modo che quest'importante misura di gestione dell'area pubblica non sia vista a tutti gli effetti come un'imposizione calata dall'alto, ma piuttosto quale arricchimento della qualità di vita nel quartiere. La consultazione interesserà pure i competenti servizi cantonali e federali, poiché è stata segnalata la possibilità di disporre di sussidi in materia di moderazione del traffico.

Costi e tempi

Per calcolare l'onorario del nostro consulente ci siamo basati sulla tariffa a regia riconosciuta dal Cantone per le prestazioni d'ingegneri e architetti. Abbiamo poi stimato le ore necessarie per l'allestimento di un simile studio, riferendoci ad esperienze analoghe in altri Comuni. Per contenere al minimo il numero di ore, come già anticipato, alcune prestazioni saranno assunte dal nostro personale. Sull'importo d'onorario ottenuto, l'ingegnere del traffico ha poi concesso uno sconto del 20%. Ne risulta un onorario di fr. 17'000.--, al quale aggiungiamo fr. 3'000.—di prestazioni proprie e di spese accessorie (ev. noleggio di contatori ecc.).

A livello di tempi, l'ing. Allievi indica una durata di ca. 4-6 mesi dal momento dell'attribuzione del mandato. Lo studio sarà quindi disponibile nei primi mesi del 2004.

Conclusioni

Anche se l'importo in discussione è piuttosto modesto, il Municipio ritiene molto importante questo Messaggio che rappresenta senza dubbio un primo tassello nel nuovo concetto di gestione dei posteggi e del traffico urbano che intendiamo perseguire nei prossimi anni. La nostra intenzione è di sviluppare una politica più moderna e flessibile in materia di mobilità urbana, privilegiando la riqualifica delle aree pubbliche nei singoli comparti cittadini. Se questo primo intervento avrà successo, avvieremo studi analoghi in altri quartieri della Città, secondo tempi e modi da stabilire.

Il Municipio conta su di un segnale positivo da parte del vostro consesso, per cui vi invitiamo a risolvere:

1. è stanziato un credito di fr. 20'000.—per lo studio relativo all'introduzione dia una zona 30/zona blu nel comparto Rusca Est;
2. il credito sarà iscritto al capitolo 581.10 "studi pianificatori";
3. giusta l'art. 13 cpv. 3 LOC, il credito decade se non utilizzato entro il termine di 1 anno dalla data d'approvazione definitivamente cresciuta in giudicato.

Con ogni ossequio.

Per il Municipio

Il Sindaco:

Il Segretario: