



Piazza Grande 18
Casella postale
6601 Locarno
Telefono 091 756 31 11
Fax 091 756 32 61
e-mail citta@locarno.ch

Ns. rif. 177/AE/if

Locarno, 5 marzo 2024

Osservazioni del Municipio, giusta l'art. 37 cpv.6 ROC, sui rapporti di maggioranza e di minoranza della Commissione della legislazione, inerenti alla mozione del 17 gennaio 2020 del signor Matteo Buzzi e cofirmatari, denominata: "Zona 30 km/h su via Vallemaggia"

Egregio signor Presidente,
Gentili signore, Egregi signori,

Introduzione

Il Municipio ha preso visione dei due rapporti della Commissione della gestione che giungono a conclusioni diametralmente opposte, pur partendo ambedue dai dati risultanti dalla perizia tecnica da noi commissionata all'ing. Allievi ad inizio 2021 e messa a disposizione della Commissione della legislazione qualche mese dopo. Una perizia che, seppur criticata in alcune sue parti, si fonda su misurazioni, situazioni contingenti e basi legali in vigore al momento del suo allestimento. Eventuali differenze sono quindi se del caso da ricondurre al tempo trascorso dalla consegna del preavviso municipale, alla firma dei rapporti commissionali (oltre 2 anni, invece dei 6 mesi previsti dall'art. 37 cpv. 5 ROC).

Non possiamo evidentemente condividere le critiche, formulate nel rapporto di maggioranza, di mancata lungimiranza nei rilievi o di risposte vaghe ed incomplete ai quesiti che la Commissione avrebbe posto, segnatamente per quanto concerne l'effetto sul traffico dell'introduzione di una velocità 30 km/h nel tratto finale da via Streccione a via Vigizzi. A parte il fatto che nel preavviso municipale, oltre a preavvisare negativamente la mozione, si indicava la possibilità di approfondire – e non di implementare – una delle opzioni emerse dalla citata perizia (da Via Streccione a Via Vigizzi), e dunque si metteva sul tavolo la possibilità di analizzare – e ripetiamo non di implementare – uno scenario diverso da quello proposto dalla mozione, le risposte fornite sono state a nostro avviso sempre esaurienti e tempestive, tanto è vero che durante l'audizione non sono emersi quesiti irrisolti e, nei mesi successivi all'audizione, abbiamo anche risposto a stretto giro di posta ad ulteriori domande su vari temi, come peraltro confermato dallo stesso rapporto di maggioranza.

I dati

Proprio in relazione ad alcuni dati citati nel rapporto di minoranza, ci giunge l'obbligo di formalizzare alcune precisazioni, a partire dal numero delle persone che abitano negli edifici che si affacciano su via Vallemaggia, esclusi i residenti dell'Istituto San Carlo, che sono circa la metà rispetto ai 700 indicati nel rapporto. Non potrebbe del resto essere altrimenti, considerando che sul fronte nord della via Vallemaggia solo circa nella metà della tratta interessata sono presenti stabili residenziali.

Sempre in rapporto a questo aspetto, la mancanza di un marciapiede sul fronte nord interessa proprio le tratte dove non vi sono ingressi alle abitazioni, essendoci muri di cinta o di sostegno, con unicamente un ingresso (non principale, ma secondario) al cimitero e due accessi pedonali alla soprastante piazza di Solduno (di cui uno secondario).

In merito alla situazione degli incidenti registrati in via Vallemaggia, la perizia faceva stato dei dati nel quinquennio 2016-2020 (7 eventi): possiamo ora completare l'informazione, precisando che nei 3 anni seguenti sono stati registrati in totale due soli incidenti.

I dati citati fino ad ora, permettono di comprendere da un lato che non vi è una situazione oggettiva di mancanza palese di sicurezza lungo via Vallemaggia, tale da imporre a priori delle misure di contenimento della velocità, considerando che, come giustamente citato nella perizia, vi sono diversi elementi di giudizio che portano ad una valutazione negativa sulle premesse alla base dell'introduzione di una vera e propria Zona 30 km/h. Si pensi alla sicurezza attuale data dalla continuità del marciapiede sul fronte sud di via Vallemaggia, aspetto questo che sarebbe da riesaminare con l'attuazione di questo vincolo.

A proposito di intersezioni e di mantenimento o meno del segnale di stop, il rapporto di minoranza cita il caso della Zona 30 km/h in via Rovedo e in via San Jorio. Nel secondo caso il riferimento è fuori luogo, poiché lo stop è posizionato all'uscita di una strada privata e quindi non rientra nella rete stradale pubblica. Per il primo caso, si tratta invece di un tema legato alla sicurezza, vista la poca visibilità su questo incrocio, per rapporto ad altre situazioni. Considerando il numero di incroci dove viene correttamente applicato il principio della precedenza da destra, si tratta in tutta evidenza di un'eccezione, mentre, come descritto nel rapporto commissionale, sembrerebbe che la si voglia fare diventare una regola.

Sempre in tema di sicurezza, il rapporto di minoranza insiste sulla progressiva estensione della rete stradale a 30 km/h a livello nazionale, senza fare distinzione tra strada a velocità 30 km/h e Zona 30 km/h (due situazioni chiaramente diverse). Esso cita poi la Città di Zurigo, il parere dell'Unione delle Città Svizzere e la recente presa di posizione dell'Ufficio prevenzione infortuni (UPI). A questo proposito, è utile citare il testo pubblicato sul loro sito:

*"In Svizzera il grande potenziale di riduzione del numero delle vittime non è sufficientemente sfruttato benché, soprattutto nelle città, siano state create molte zone 30 su strade non orientate al traffico. L'UPI ritiene quindi necessario un cambio di paradigma nella pianificazione del traffico: all'interno delle località il limite di 30 km/h deve essere applicato ovunque la sicurezza lo richieda, **ad esempio anche sui tratti di strade orientate al traffico densamente edificati su entrambi i lati con un forte afflusso di ciclisti e pedoni**. Pur essendo limitati a 30 km/h, i tratti in questione devono restare prioritari. **Per rendere possibile questo cambiamento, l'UPI ha sviluppato il modello 30/50**".*

In altre parole, l'UPI non sostiene a priori la trasformazione di tutte le strade ubicate nell'abitato da velocità 50 km/h a 30 km/h, ma propone la sua applicazione laddove appaia evidente il beneficio sulla sicurezza, per rapporto alla circolazione stradale su assi di transito. Approccio peraltro condiviso e applicato dalla Città di Locarno, che ha introdotto le Zone 30 laddove sicurezza, utenti e tipologia di contenuti lo richiedevano.

Un ultimo dato importante è quello relativo al rumore, per rapporto alla velocità, laddove questo incide sulla qualità di vita degli abitanti lungo questo asse stradale. In tal senso, vogliamo far presente che il catasto delle immissioni del rumore stradale pubblicato dal Cantone evidenzia come in questo tratto di strada, nel regime attuale, non vi sia neanche un edificio che raggiunge o supera il valore d'allarme, sia diurno che notturno, ai sensi dell'OIF.

Le conseguenze sulla rete viaria circostante

Anche sul tempo di percorrenza della tratta stradale oggetto della mozione (circa 830 metri lineari) ci sembra di poter dire che, indipendentemente da quanto riportato nella sentenza del TF citata dal rapporto di minoranza per un caso riguardante una strada a forte traffico a Basilea, le cifre divergono da quanto indicato a titolo esemplificativo (vedi punto 3.6.3 della sentenza 1C_513/2022), poiché le premesse sono molto diverse, sia a livello di volume di traffico (a Basilea è oltre il doppio), sia in relazione alla presenza di automezzi del trasporto pubblico.

I dati calcolati in funzione della velocità V85, parlano nel nostro caso di una perdita di tempo di circa 24 secondi (e non 6 come a Basilea), durata che può sembrare molto contenuta, ma che potrebbe indurre degli automobilisti a spostarsi sull'adiacente via Franzoni,

notoriamente già molto trafficata, accogliendo al momento il traffico interno indirizzato verso Losone e Ascona, oltre ai bus del trasporto urbano.

Dovesse essere accolta la mozione, appare evidente che questo elemento sarà da approfondire, attraverso una microsimulazione che richiederà la raccolta di dati precisi sul rilievo del traffico nel quartiere. A questo proposito, vogliamo anche attirare l'attenzione sul fatto che i ciclisti hanno valide alternative per percorrere da est a ovest (e viceversa) il quartiere, a partire dalla vicina via Galli, oppure scendendo in via Pioda o via San Jorio. In un prossimo futuro poi, ricordiamo anche le modifiche in via Varenna, con il credito approvato di recente dal Legislativo.

Da ultimo, in relazione a questo aspetto, vogliamo ricordare che l'introduzione di una Zona 30 km/h in via Vallemaggia dovrebbe portare ad un ripensamento dell'attuale suddivisione delle zone circostanti, quella del comparto Campagna 1 e quella di Solduno Ovest che si ritroverebbero interamente collegate, in un contesto invero piuttosto disomogeneo e quindi poco in sintonia con i principi di istituzione di una Zona 30 km/h. Potrebbe apparire come un tema secondario, ma andrà sicuramente tenuto in conto al momento di allestire l'incarto di pubblicazione della modifica delle zone coinvolte.

La proposta di approfondimento del Municipio

Il rapporto di maggioranza è molto tranciante in merito alla proposta del Municipio di introdurre la velocità 30 km/h (e non una Zona 30 km/h), nel tratto da via Streccione a via Vigizzi, su di una lunghezza quindi che rappresenta solo una minima parte – circa un quarto – dell'estensione complessiva, che peraltro contiene, oltre all'accesso a Piazza e Nucleo di Solduno, anche scuole, servizi e commerci, e che si situa al limite di Via Vallemaggia, ovvero dove già si rallenta (o accelera dopo la svolta) e in presenza di importanti snodi. Senza voler entrare nei dettagli quello che è solo uno scenario da eventualmente approfondire, possiamo comunque sottolineare che:

- nel preavviso del Municipio datato 3 agosto 2021 – oltre a preavvisare negativamente la mozione – avevamo proposto in modo chiaro “di approfondire” questa terza via, non ammettendo a priori che fosse fattibile, ma comunque meritevole di un'analisi di vantaggi e svantaggi per rapporto alla situazione attuale. Di primo acchito, questo non esclude che si debbano/possano adottare delle misure di moderazione che si sposerebbero con il concetto di base della “riunificazione” tra i due fronti stradali, in corrispondenza del nucleo di Solduno, con un investimento ancora da definire.
- Sono numerosi gli studi che hanno dimostrato che la moderazione della velocità, se correttamente applicata, non determina un peggioramento della fluidità del traffico, specie se ci troviamo già in un contesto di snodo come quello rappresentato dagli incroci di via Vallemaggia, con via del Passetto e via Streccione. In questo caso poi, per rapporto alla sua lunghezza, la perdita di tempo per percorrere questa tratta sarebbe veramente di pochi secondi;
- La presenza di componenti pubbliche importanti lungo questa parte di via Vallemaggia ed i suoi dintorni, per chi conosce bene il luogo, è indiscutibile. Da un lato il nucleo abitativo di Solduno, con la piazza ed il sagrato della chiesa, il cimitero e le scuole comunali e dall'altro la scuola popolare di musica, la fondazione Diamante, la banca, la posta, la farmacia ed alcuni commerci, oltre alle fermate del trasporto pubblico. Non si tratta sicuramente di un “contentino”, né di una “forzatura” ma di approfondire una soluzione che, indipendentemente dallo sviluppo della variante di PR per l'eventuale autosilo, rispettivamente senza modificare in modo sostanziale la funzione di transito della via Vallemaggia, potrebbe portare dei benefici proprio in funzione della qualità di vita nel quartiere.

Conclusione

Il Municipio in questi anni ha perseguito con coerenza e determinazione l'introduzione delle Zone 30 km/h su di una vasta area del nostro territorio, applicando il giusto pragmatismo e buon senso, per rapporto alle esigenze dei vari utenti della strada e della nostra popolazione

in generale. Non ci siamo mai fatti condizionare da discorsi di chiara impronta ideologica, favorevoli o contrari a prescindere, proprio perché coscienti del fatto che i cambiamenti vanno messi in atto nei modi e nei tempi più adeguati alle circostanze, sempre nell'interesse della popolazione, della sicurezza, della qualità di vita e dell'attrattiva residenziale della Città. Proprio per questo il Municipio ha applicato le Zone 30 non in maniera generalizzata, ma solo laddove sicurezza, utenti e tipologia di contenuti lo richiedevano, incassando negli anni l'appoggio praticamente sempre unanime del Consiglio Comunale (l'ultima volta nel marzo 2021 con 33 consiglieri comunali favorevoli e un solo contrario a sostenere la realizzazione della Zona 30 nel quartiere Rusca-Saleggi).

In conclusione, il Municipio prende atto delle conclusioni diametralmente opposte dei rapporti di maggioranza e di minoranza, ribadisce il suo preavviso negativo rispetto al mozione – e dunque la contrarietà alla realizzazione di una Zona 30 km/h su Via Vallemaggia – e rimanda la valutazione di eventuali altri approfondimenti al momento della finalizzazione della riqualifica della Piazza di Solduno, evidentemente secondo lo scenario che verrà definito.

Per questi motivi, richiamati il preavviso del 3 agosto 2021 e le osservazioni succitate, vi invitiamo a decidere:

1. La mozione è respinta;

Con ogni ossequio.

Con la massima stima.


Il Sindaco:
ing. Alain Scherrer

Per il Municipio


Il Segretario:
avv. Marco Gerosa

Copia: Ufficio giuridico, Polizia comunale, DUI