

RAPPORTO DELLA COMMISSIONE DELLA GESTIONE SUL M. M. NO. 124 CONCERNENTE LA CONCESSIONE DI UN CREDITO DI CHF 960'000.- PER L'INTRODUZIONE DELLA ZONA 30 KM/H NEL QUARTIERE RUSCA-SALEGGI.

Locarno, 1. marzo 2021

Signor Presidente,
Colleghe e Colleghi,

la vostra Commissione della gestione si è chinata sul M.M. no. 124 concernente la concessione di un credito di **CHF 960'000.- per l'introduzione della Zona 30 km/h nel Quartiere Rusca-Saleggi**. Obiettivi degli interventi proposti sono, a dire del Municipio, **offrire una maggiore sicurezza per la mobilità lenta (pedonale e ciclabile) e migliorare la vivibilità del comparto** (prettamente residenziale e con diversi punti d'interesse pubblico quali commerci, sedi scolastiche, clinica, Palexpo e Centro di pronto intervento). Interventi resi ancor più necessari in particolare dalla presenza di **situazioni conflittuali e pericolose** (diversi gli incidenti anche con feriti gravi) e dalla **velocità elevata** con cui molti transitano (nella maggior parte dei punti rilevati la V85 – vale a dire la velocità con cui transita l'85% dei veicoli registrati – è superiore a 35 km/h, con delle Vmax – velocità massime – anche superiori a 80 km/h). Con l'approvazione di questo messaggio e la conseguente estensione della Zona 30 km/h nel Quartiere Saleggi, che va ad ampliare quella del Quartiere Rusca, **la quasi totalità delle zone residenziali della Città sarà coperta**.

1. IL MESSAGGIO MUNICIPALE

1.1. GLI INTERVENTI

Senza ripercorrere la cronologia dei lavori – iniziati nel 2017 e che hanno visto all'opera, oltre ai progettisti, Divisione Urbanistica e Infrastrutture, Sezione genio civile e Polizia Comunale – riassumiamo brevemente quelli che sono gli interventi proposti, rinviando al messaggio municipale per ulteriori informazioni. Quali premesse si sottolinea che:

- il regime di circolazione attualmente in vigore non presenta modifiche sostanziali;
- tutte le opere saranno oggetto di ulteriori e attente verifiche da parte dei tecnici del Comune e del progettista, sia durante l'allestimento del progetto esecutivo che in fase di realizzazione. In particolare – spiega il messaggio municipale – sarà esaminato attentamente lo stato di bordure e delimitazioni esistenti, con l'intento di individuare parti d'opera non necessarie e riducendo di conseguenza costi e tempi d'esecuzione;
- non è prevista la creazione di nuovi stalli di parcheggio pubblici, ad eccezione di 5 nuovi stalli per motocicli (Intervento 1) e della riorganizzazione di Via delle Aziende, dove si passerà dagli attuali 38 ai previsti 31 posteggi (Intervento 7);
- l'adeguamento delle fermate bus esistenti e l'implementazione di quelle nuove esulano dal messaggio municipale e saranno trattate nell'ambito di specifici progetti;
- alcuni degli interventi proposti, quali la creazione di marciapiedi passanti e l'adeguamento di collegamenti ciclo-pedonali soprattutto lungo i percorsi casa-scuola, dovrebbero comunque essere messi in atto a garanzia della sicurezza degli utenti più deboli (pedoni e ciclisti), e ciò indipendentemente dall'introduzione della Zona 30 del Quartiere Rusca-Saleggi.

a) Porte d'entrata - Riproduzione simbolo 30 - Precedenza da destra

Il progetto prevede la messa in opera delle necessarie misure di segnaletica verticale e orizzontale legate all'introduzione del nuovo limite di velocità secondo quanto previsto da Ordinanza (741 213.3) e normative tecniche (norma VSS 640 851). Con l'obiettivo di segnalare all'utente con una certa regolarità il regime di circolazione in vigore, è prevista la ripetizione del simbolo "30" nella direzione di marcia dopo ogni intersezione. Tutte le intersezioni interne saranno gestite con la regola della "precedenza da destra", salvo particolari eccezioni in caso di visibilità insufficiente: precedenze che vanno evidentemente demarcate.

b) Attraversamenti pedonali

Conformemente alle specifiche direttive – che di principio non consentono di demarcare attraversamenti pedonali all'interno di una Zona 30 salvo in casi particolari – saranno mantenuti unicamente 18 passaggi pedonali (rispetto agli attuali 41), in particolare sui percorsi casa-scuola (considerati a giusta ragione luoghi particolarmente sensibili).

c) Segnaletica verticale

La segnaletica verticale ritenuta superflua, non più conforme alle direttive o poco visibile, sarà sostituita, adeguata o eliminata. Con l'allestimento del progetto esecutivo e degli atti d'appalto tutta la segnaletica sarà ulteriormente verificata con la Polizia Comunale.

d) Interventi di moderazione e di messa in sicurezza dei camminamenti

Il messaggio municipale prevede infine la realizzazione di 7 interventi puntuali di moderazione del traffico e di messa in sicurezza dei camminamenti dove, a seguito dell'analisi effettuata, sono state rilevate delle criticità per la mobilità lenta o delle velocità V85 pericolosamente superiori a 35 km/h. Interventi che hanno l'obiettivo dunque da un lato di rendere più sicuri i percorsi pedonali e, dall'altro, di indurre gli utenti a transitare con velocità consone non solo a una Zona 30, ma soprattutto al contenuto e ai flussi del comparto. Fra queste misure troviamo in particolare la creazione di dossi e di marciapiedi passanti, vale a dire marciapiedi pensati per dare linearità al percorso pedonale mettendo in secondo piano l'automobile, che vede interrotta la carreggiata con un piccolo dosso. Vi è poi una misura più incisiva – l'Intervento 7 – che costituisce un'importante razionalizzazione e riqualifica urbana in zona ex-Macello.

- **Intervento 1**

Creazione di un marciapiede passante lungo Via A. Nessi all'intersezione con Via E. Pestalozzi, in modo da mettere in sicurezza il camminamento (molto utilizzato in particolare da scolari). Inoltre, creazione di 5 nuovi stalli per motoveicoli.

- **Intervento 2**

Creazione di una nuova sopraelevazione (dosso) della carreggiata di Via delle Scuole in corrispondenza dell'intersezione con Via G. Varesi, in modo da rendere più sicuro l'accesso al parco giochi.

- **Intervento 3**

Creazione di 2 nuovi marciapiedi continui (larghezza di 3,50 metri, simile a quella dei marciapiedi esistenti) agli sbocchi di Via delle Scuole e di Via G. Canevascini su Via S. Balestra.

- **Intervento 4**

Creazione di una nuova sopraelevazione della carreggiata di Via Varesi, in corrispondenza dell'intersezione con Via F. Ballerini, e adeguamento di quella esistente. Verranno inoltre creati dei marciapiedi passanti in corrispondenza dei due sbocchi di Via Ballerini su Via G. Varesi, e uno in corrispondenza dello sbocco di Via S. Franscini su Via G. Varesi. Con questi interventi si andranno a completare i camminamenti pedonali sui due lati di Via G. Varesi.

- **Intervento 5**

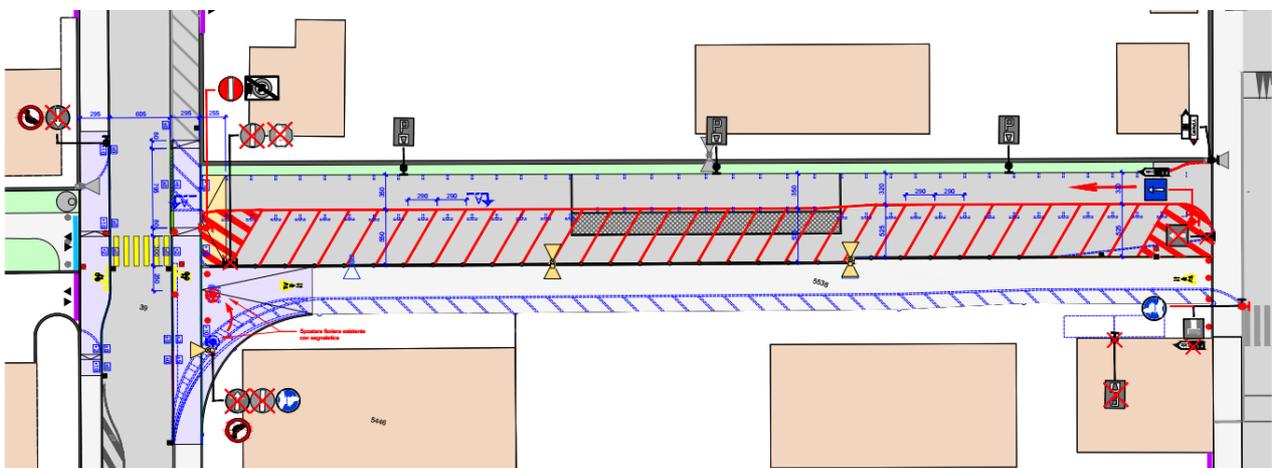
Creazione di 4 nuovi marciapiedi passanti (larghezza circa 3,00 metri, come gli esistenti) ai 2 sbocchi di Via Bramantino e ai 2 sbocchi di Via S. Franscini su Via S. Balestra.

- **Intervento 6**

Creazione di 3 nuovi marciapiedi continui ai 2 sbocchi di Via F. Ballerini ed allo sbocco di Via A. Baroffio su Via S. Balestra di larghezza pari a ca. 3,00 m così da mantenere la medesima larghezza dei marciapiedi esistenti.

- **Intervento 7**

Riorganizzazione di Via delle Aziende con destinazione al traffico pedonale e ciclabile dell'attuale sedime stradale (parte alta - sud), mentre per il traffico veicolare viene predisposto l'attuale accesso agli stalli di parcheggio (parte bassa - nord). I parcheggi saranno traslati sul lato nord della parte bassa, a ridosso del muretto in calcestruzzo, e disposti con inclinazione di 60°, mentre il transito veicolare verrà spostato verso nord affiancando il muro di cinta del sedime ex-Macello. Il numero degli stalli di parcheggio sarà ridotto di 7 unità passando dagli attuali 38 a 31 nuovi stalli. In corrispondenza dello sbocco di Via delle Aziende su Via Balestra è prevista la creazione di un marciapiede continuo, mentre sul lato opposto, in corrispondenza dello sbocco del percorso ciclo-pedonale esistente che raggiunge Via G. Varesi, verrà completato il marciapiede esistente. Per garantire l'attraversamento in sicurezza di Via S. Balestra, essendo questo un percorso casa-scuola, verrà creato un nuovo passaggio pedonale con affiancato un attraversamento ciclabile. Con questo intervento si raggiungono due obiettivi: il primo è la messa a norma (VSS 640 291a) delle dimensioni degli stalli di posteggio lungo Via delle Aziende, mentre il secondo è la creazione di un collegamento lineare con il nuovo marciapiede ciclo-pedonale già eseguito lungo il Viale dell'Isolino (progetto PALoc2 TL 1.5).



1.2. I COSTI

Il costo complessivo (+/- 10%), elaborato dallo studio Francesco Allievi SA di Ascona, per la realizzazione di tutti gli interventi descritti, compresi gli oneri per l'allestimento del progetto esecutivo e la direzione lavori, ammonta a CHF 930'000.-- (IVA 7,7% inclusa), ripartiti come segue:

	COMPARTO SALEGGI								COMPARTO RUSCA EST / MACELLO				GLOBALE	
	PG_SAL ZONA 30 Segnaletica	INT_1 Intervento 1	INT_2 Intervento 2	INT_3 Intervento 3	INT_4 Intervento 4	INT_5 Intervento 5	INT_6 Intervento 6	INT_7 Intervento 7	PG_RUS ZONA 30 Segnaletica	INT_5 Intervento 5	INT_6 Intervento 6	INT_7 Intervento 7		
OPERE DI PAVIMENTAZIONE	fr.	-	42'086.00	106'107.00	76'676.00	132'027.00	52'758.00	27'517.35	21'185.50	-	52'758.00	55'034.65	39'344.50	605'494.00
OPERE DI SEGNALETICA VERTICALE	fr.	23'115.00	-	-	-	-	-	-	-	14'990.00	-	-	-	38'105.00
OPERE DI SEGNALETICA ORIZZONTALE	fr.	16'200.50	-	-	-	-	-	-	-	23'227.00	-	-	-	39'427.50
ILLUMINAZIONE PUBBLICA	fr.	-	-	-	-	-	-	-	4'500.00	-	-	-	11'000.00	15'500.00
TOTALE PARZIALE	fr.	39'315.50	42'086.00	106'107.00	76'676.00	132'027.00	52'758.00	27'517.35	25'685.50	38'217.00	52'758.00	55'034.65	50'344.50	698'526.50
OPERE IMPREVISTE 10%	fr.	3'931.55	4'208.60	10'610.70	7'667.60	13'202.70	5'275.80	2'751.75	2'568.55	3'821.70	5'275.80	5'503.45	5'034.45	69'852.65
ONORARIO DI PROGETTO E DL	fr.	5'346.95	5'723.70	14'430.60	10'428.00	17'955.75	7'175.10	3'742.40	3'493.25	5'197.55	7'175.10	7'484.75	6'846.90	95'000.00
TOTALE IVA ESCLUSA	fr.	48'594.00	52'018.30	131'148.30	94'771.60	163'185.45	65'208.90	34'011.50	31'747.30	47'236.25	65'208.90	68'022.85	62'225.85	863'379.20
ARROTONDAMENTI	fr.	616.75	-22.00	-229.10	-64.10	231.45	-213.55	343.20	-178.30	117.50	-213.55	-242.00	-15.85	130.45
IVA 7.7%	fr.	3'789.25	4'003.70	10'080.80	7'292.50	12'583.10	5'004.65	2'645.30	2'431.00	3'646.25	5'004.65	5'219.15	4'790.00	66'490.35
TOTALE IVA INCLUSA	fr.	53'000.00	56'000.00	141'000.00	102'000.00	176'000.00	70'000.00	37'000.00	34'000.00	51'000.00	70'000.00	73'000.00	67'000.00	930'000.00
		669'000.00								261'000.00				

A questo importo vanno aggiunti CHF 12'000.-- (IVA inclusa) per i costi relativi alla perizia dopo un anno dalla messa in funzione della Zona 30 e CHF 18'000.-- (IVA inclusa) già deliberati dal Municipio allo studio Allievi per l'allestimento del progetto definitivo e del progetto stradale compresa la procedura di pubblicazione (Fasi SIA 32 e 33 – SIA 112). **Il totale dell'investimento ammonta quindi a CHF 960'000.-- (IVA inclusa).**

2. APPROFONDIMENTI COMMISSIONALI

Per meglio focalizzare necessità, attese e impatti degli interventi proposti, il relatore ha proceduto a una serie di incontri, in particolare con l'associazione di quartiere di riferimento e con i Servizi competenti (Divisione Urbanistica e Infrastrutture).

2.1. ASSOCIAZIONE QUARTIERE RUSCA-SALEGGI

Il relatore ha dapprima incontrato, per una discussione approfondita sul messaggio municipale, il Comitato dell'associazione di quartiere di riferimento, l'*Associazione Quartiere Rusca Saleggi* (AQRS), il quale ha in linea generale confermato bontà e necessità di quanto proposto dal messaggio municipale. Il Comitato dell'AQRS ha inoltre segnalato tutta una serie di altre questioni sulla mobilità nel quartiere che il relatore ha poi sottoposto alla Divisione Urbanistica e Infrastrutture, con conseguente relativo riscontro. Fra le segnalazioni da approfondire in particolare quella relativa all'illuminazione e alla larghezza dei marciapiedi nei pressi del passaggio pedonale situato tra Via Orelli e Via della Posta (verso il lago).

2.2. INCONTRO CON DIVISIONE URBANISTICA E INFRASTRUTTURE

Nell'incontro con la Direzione della Divisione Urbanistica e Infrastrutture è stato possibile chiarire importanti aspetti. In primis il fatto che **la riduzione degli attraversamenti pedonali non comporta un peggioramento per i pedoni** (timore espresso anche dall'Associazione Quartiere Rusca-Saleggi): di principio infatti in una Zona 30 non dovrebbe esserci nessun passaggio pedonale in quanto – secondo regole stabilite dalla Confederazione – in questo regime il pedone può attraversare la carreggiata in qualsiasi punto, ovviamente sempre prestando attenzione al traffico veicolare che mantiene la precedenza. La Legge sulla circolazione stradale è infatti chiara sul fatto che di principio i pedoni hanno la precedenza unicamente sui passaggi pedonali, con l'eccezione per le zone d'incontro. Per le zone 30 – come detto – vale il principio che il pedone può attraversare la carreggiata in qualsiasi punto, ma sempre prestando attenzione al traffico veicolare che mantiene la precedenza (questo ovviamente non significa che l'automobilista non debba a sua volta prestare attenzione a persone od ostacoli presenti sulla carreggiata). Per questi motivi, rimangono ammessi i passaggi pedonali in Zona 30 unicamente per provate esigenze, come ad esempio un percorso destinato agli alunni delle scuole. Ciò detto, si può concludere che non è quindi in nessun modo pregiudicato l'attraversamento delle strade, anzi.

Per quanto riguarda l'**Intervento 1 (Via A. Nessi)**, si è precisato che il marciapiede passante (con dosso) è stato pensato per i pedoni (in particolare tanti bimbi) che possono così continuare il percorso senza dover attraversare l'imbocco su Via Pestalozzi scendendo dal marciapiede (e così facendo si rallentano anche le auto in entrata nella strada senza uscita). Gli stalli per le moto – sulla cui utilità era sorta qualche perplessità – sono stati richiesti dalla polizia per evitare posteggi selvaggi sul marciapiede che spesso ostruiscono il percorso mettendo in difficoltà pedoni e soprattutto carrozzine.

Quanto all'**Intervento 7 (Via Aziende)**, l'obiettivo della misura è riordinare il tratto, con lo spostamento del percorso ciclo-pedonale per dare continuità su Via Isolino e al contempo rendere i parcheggi più comodi, oltre che conformi alla norma VSS (attualmente non è il caso). Una sistemazione che però, come anticipato, comporta una leggera riduzione di parcheggi, dagli attuali 38 ai nuovi 31 stalli. Normale chiedersi, a questo punto, se l'offerta di parcheggi è sufficiente: stando ai Servizi secondo un recente studio **la situazione dei parcheggi nel quartiere Rusca-Saleggi è complessivamente buona** (anche se positiva in alcune zone e negativa in altre; situazioni che a dire dello studio si compensano, al momento). Sono comunque previsti – ma è musica del futuro – due nuovi posteggi pubblici, uno dei quali in particolare legato allo sviluppo del comparto ex-Macello.

3. CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI

La Commissione della gestione ritiene di **preavisare favorevolmente** quanto proposto dal messaggio municipale, ritenendolo **un investimento importante a favore di cittadini e territorio**, specie in un quartiere molto denso e popoloso, con molte scuole di ogni livello (nido, infanzia, elementare, media, liceo e scuola professionale), diversi punti di attrazione (Centro Balneare, Palexpo, Falconeria, commerci, clinica) e molto frequentato per passeggiate.

L'introduzione della Zona 30 permette di migliorare non solo la sicurezza nel quartiere – eliminando i punti di criticità, mettendo in sicurezza i percorsi pedonali e moderando dove necessario la velocità dei veicoli – ma anche la vivibilità dello stesso, rafforzandone l'attrattiva per l'insediamento di famiglie, così come peraltro più volte auspicato dalla nostra stessa Commissione. Attrattiva che, evidentemente, non potrà che migliorare con le altre misure di mobilità – in particolare sulla permeabilità ciclabile e i miglioramenti di Via Varesi e Via Balestra – previsti nei vari Programmi di agglomerato e ancora da implementare. In questo senso si invita il Municipio ad **attivarsi non solo per la realizzazione di queste misure, ma anche per il miglioramento, qualitativo ma anche quantitativo, delle fermate del trasporto pubblico nel quartiere Rusca-Saleggi – e in generale della sua copertura in termini di capillarità e frequenza, anche a seguito dell'avvenuto potenziamento.**

Se da un lato i costi elevati sono giustificati dai già citati obiettivi, dall'estensione del quartiere (ben superiore agli altri), dalla necessità di importanti interventi puntuali di moderazione del traffico e di messa in sicurezza dei camminamenti (in particolare lungo i percorsi casa-scuola), dall'altro la Commissione della gestione non può che far proprio – e sottolineare, in un'ottica di utilizzo oculato delle risorse – quanto già precisato dal messaggio municipale, vale a dire **la necessità che tutte le opere siano oggetto di ulteriori e attente verifiche durante l'allestimento del progetto esecutivo e in fase di realizzazione con l'intento se del caso di individuare parti d'opera non necessarie per ridurre costi e tempi di esecuzione.**

La Commissione della gestione intende inoltre attirare l'attenzione sui percorsi casa-scuola, giustamente segnalati nel messaggio municipale come sensibili (da qui il mantenimento di 18 attraversamenti pedonali demarcati): in particolare **si invita il Municipio a verificare annualmente sia la relativa segnaletica, sia la cartina che viene distribuita agli allievi.**

Infine, pur esulando dal messaggio municipale, si rende attenti il Municipio della necessità di verificare – e laddove necessario intervenire – per garantire una **corretta linearità ciclistica.** In questo senso **la Commissione resta in attesa della realizzazione delle varie misure PALoc legate alla mobilità lenta, in particolare quelle previste – e già citate in precedenza – in Via Balestra (che resta 50 km/h) e Via Varesi, ma anche in Via alla Morettina. In quest'ultima, in particolare, urge un intervento anche a seguito dell'implementazione nell'ambito del concetto *Trasporto pubblico 2021* del nuovo percorso bus, sia per sistemare le fermate bus (ora provvisorie), sia per garantire la mobilità lenta.** Anche perché – come precisato nel messaggio municipale – Via alla Morettina delimita sul lato ovest il comparto Saleggi della Zona 30 (analogamente a Via Orelli a nord, rispettivamente al Viale del Lido e Viale Respini a est) e, in tal senso, rimane quale strada a 50 km/h (anche visto il suo ruolo di asse di collegamento verso il Palexpo e le scuole cantonali). Oltre a ciò, i Servizi competenti hanno segnalato alla Commissione che prossimamente verrà pubblicato il piano dei percorsi ciclabili d'interesse regionale e locale, per il quale è prevista un'ampia informazione, anche con un invio a tutti i fuochi.

4. CONCLUSIONI

Per tutti i motivi esposti precedentemente, la Commissione della Gestione della Città di Locarno invita dunque il Lodevole Consiglio Comunale a voler approvare il Messaggio Municipale no. 124 concernente la concessione di un credito di CHF 960'000.- per l'introduzione della Zona 30 km/h nel Quartiere Rusca-Saleggi.

Nicola Pini (relatore)

Barbara Angelini Piva

Bruno Bärswyl

Simone Beltrame

Mauro Cavalli (con riserva)

Valentina Ceschi

Pier Mellini

Luca Renzetti

Fabrizio Sirica

Gianbeato Vetterli