

Rapporto della Commissione della Gestione al M.M. 3 concernente la concessione di un credito complessivo di fr 290'000.- per l'introduzione della Zona 30 e Zona blu nel comparto Bastoria a Solduno e per la sistemazione del posteggio pubblico esistente in via Bastoria.

Locarno, 10 settembre 2012

Gentili colleghe, egregi colleghi,

la vostra Commissione nella sua seduta del 18 giugno ha sentito l'On. Sindaco Carla Speziali e il Capo dell'Ufficio Tecnico Ing. André Engelhardt in merito al citato Messaggio.

Questo Messaggio segue in parallelo Il M.M. 2 riguardante il comparto della Città Vecchia Est e si inserisce in un programma di ben più ampio respiro per migliorare la qualità di vita in tutti i quartieri della città.

Si tratta di piccoli interventi mirati che vogliono cercare di rispondere alle richieste della cittadinanza per quanto si attiene alla sicurezza stradale, con l'introduzione delle Zone 30 e con le necessità di parcheggio con l'introduzione delle zone blu.

Nel caso in questione, oltre all'introduzione della Zona 30, si vuol mettere mano al parcheggio di via Bastoria che attualmente è in uno stato indecoroso, senza una pavimentazione degna di questo nome.

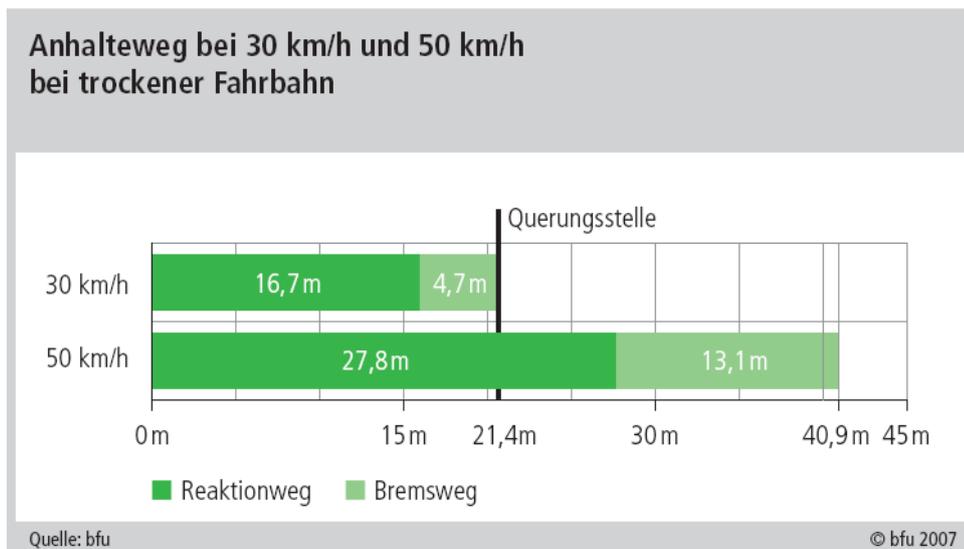
La Commissione della Gestione si rallegra per questa linea tracciata dal Municipio e auspica che anche in futuro lo stesso possa continuare per ridare lustro ai quartieri residenziali che necessitano di interventi correttivi urgenti.

Nella fattispecie ci si augura che la Zona 30 possa essere introdotta anche nel comparto a nord della via Vallemaggia comprendente via alle Vigne, via Magistra, via San Martino e via alle Sorgenti, come pure nel comparto scolastico che comprende via Varesi, via ai Saleggi, via delle Scuole, via A. Nessi e via Chiesa e nel quartiere delle Gerre di Sotto, segnatamente in via alle Gerre, ora molto pericolosa.

In effetti, come consiglia l'UPI, una Zona 30 nei quartieri rappresenta un guadagno per tutti.

Meno velocità comporta una riduzione del traffico parassitario di transito, modifica il comportamento degli automobilisti, diminuisce il numero di incidenti, provoca meno immissioni foniche e dei gas di scarico, rende più sicura la mobilità lenta e i percorsi casa-scuola.

Spazio di arresto a 50km/h e a 30 km/h



Con la riduzione della velocità si accorcia lo spazio di arresto che corrisponde alla somma fra lo spazio di reazione e lo spazio di frenata.

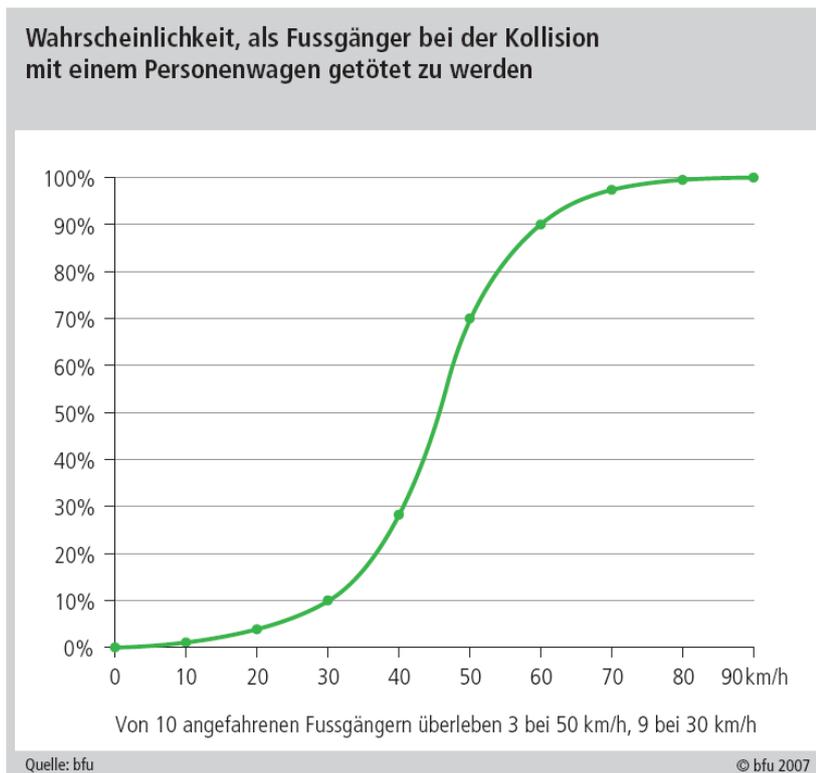
A 30 km/h e su fondo stradale asciutto, lo spazio di arresto equivale a 21.4 m (16.7 + 4.7)

A 50 km/h lo spazio di arresto corrisponde a 40.9 m, dunque quasi il doppio.

Ciò significa che un conducente che viaggia a 30 km/h e vede un bambino davanti a sé a una distanza di 22 m circa ha ancora la possibilità di fermare il veicolo davanti a lui.

Al contrario, un conducente che viaggia a 50 km/h e vede nello stesso punto un bambino, lo investirà poiché il veicolo si arresterà solamente dopo 28 m.

Probabilità di morte per un pedone in caso di collisione con un'automobile



Su 10 pedoni investiti, a una velocità di 50 km/h ne sopravvivono 3, a 30 km/h ne sopravvivono 9.

Bastano quindi questi due esempi per dimostrare come sia una necessità introdurre e breve termine delle Zone 30 in tutti i quartieri residenziali della città e del Piano.

In conclusione la vostra Commissione preavvisa favorevolmente il Messaggio in questione.

Con la massima stima.

Bruno Bärswyl

Simone Beltrame

Mauro Cavalli

Alex Helbling

Philippe Jaquet-Richardet

Daniele Laganara

Pier Mellini (relatore)

Simone Merlini

Thomas Ron

Elena Zaccheo

Pierluigi Zanchi