

Rapporto di maggioranza della Commissione della legislazione sulla Mozione del 17 gennaio 2020 del signor Buzzi Matteo e cofirmatari: "Zona 30 km/h su Via Vallemaggia"

Locarno, 4 dicembre 2023

Onorevole signor Presidente, colleghe e colleghi,

La vostra commissione ha approfondito la tematica, dedicando particolare attenzione alla seduta del 04.04.2022 e ad altre riunioni commissionali in cui la CdL ha discusso i risultati delle ricerche e degli incontri.

1. Oggetto della mozione

In breve: I colleghi firmatari hanno richiesto l'accoglimento della mozione e l'introduzione di una zona 30 km/h. dall'incrocio con Via Rinaldo Simen all'incrocio con via Alberto Vigizzi. Alla base di questa richiesta vi è la convinzione che l'introduzione di queste Zone porti dei vantaggi tra i quali: maggiore sicurezza ovvero una **riduzione degli incidenti tra automobilisti, ciclisti e pedoni** e anche una maggiore sicurezza nel percorso casa-scuola dei bambini; facilitazioni nell'attraversamento della strada; **maggiore fluidità nel traffico** e una riduzione del tempo di attraversamento, sebbene l'impatto non sarebbe significativo poiché, secondo l'argomentazione, *"gli automobilisti non perdono tempo visto che le zone 30 non sono più lunghe di alcune centinaia di metri"*.

I cofirmatari alludono pure al fatto che la Via Vallemaggia sia stata incomprensibilmente dimenticata nell'implementazione delle altre Zone 30 cittadine, rimarcando altre criticità della via in questione quali il marciapiede presente solo da un lato della carreggiata, **scarsa visibilità**, il carattere abitativo della Via, ecc.

2. Introduzione

La Commissione della Legislazione ha preso in esame la già menzionata mozione e con la maggioranza dei suoi membri ha elaborato il presente rapporto.

L'interpretazione dell'oggetto in discussione fornita dall'Esecutivo e dal perito, che presenta diversi possibili soluzioni e scenari, presenta il tema in modo poco chiaro e addirittura caotico. Questo porta a delle cattive interpretazioni sullo scopo stesso della mozione, ovvero se si desidera una Zona 30 (come domandato dai firmatari) o una deroga a 30 Km/h per la via Vallemaggia. In ogni caso, nel presente rapporto considereremo tutte le interpretazioni.

Anche se la sicurezza è uno dei cardini principali della politica, ed in particolare delle scelte sulla circolazione stradale, vedremo nel rapporto come in effetti la sicurezza stradale nel tratto in questione non è da considerarsi critica. Ne è la riprova che nel corso degli anni non sono stati effettuati esclusivi controlli radar o posti di blocco o altro da parte della nostra Polizia, né si sono verificati incidenti rilevanti. Addirittura, il servizio per l'attraversamento della strada al passaggio pedonale per i bambini delle scuole, che già è stato trasferito dalla Polizia ad un'agenzia privata, potrebbe potenzialmente essere eliminato.

Come si potrà evincere più in avanti nella lettura del rapporto di questa commissione, le strade della via Vallemaggia e della via Franzoni sono un'importante arteria per lo smaltimento del traffico in uscita da Locarno negli orari di punta: la via Franzoni per il traffico verso Ascona/Losone e le Centovalli e la via Vallemaggia per il traffico verso le Terre di Pedemonte e la Vallemaggia appunto. Limitare la viabilità sulla via Vallemaggia senza valide misure alternative porterà a intuibili e facilmente immaginabili conseguenze sulla quantità di traffico e sulla congestione dello stesso nell'area circostante, incidendo poi anche sulla qualità di vita di tutto il tessuto urbano toccato da questo contesto. A tutto questo va anche aggiunta l'aggravante della ben nota e dubbia efficacia dei semafori delle 5 Vie. Si ritiene pertanto, che mantenere la situazione attuale per favorire lo smaltimento del traffico in uscita dalla città sia una priorità nell'interesse della città.

Malgrado la questione sia da poco sotto l'osservazione della politica e della legislazione, verrebbe toccata da questa misura anche l'efficacia dei servizi di emergenza prioritari quali le autoambulanze, i pompieri e la polizia. Questi sono spesso chiamati a passare dalla via Vallemaggia per intervenire alla casa per anziani o per accedere alle valli. Nell'intervenire, gli autisti potrebbero superare facilmente anche del doppio la velocità di 30 Km/h. Di principio, gli autisti dei veicoli prioritari si devono assumere personalmente le conseguenze legali nel superare i limiti di velocità, soprattutto in caso di incidenti.

Tra gli argomenti a favore, si fa riferimento anche della fluidità del traffico e della riduzione della velocità massima per "... *alcune centinaia di metri*". La fluidità del traffico è un concetto che andrebbe chiarito e spiegato meglio. In sede di stesura del rapporto ci si domanda anche se la "fluidità del traffico" di via Vallemaggia corrisponda a più mancanza di fluidità nelle vie Simen, Ranzoni e nelle sue ramificazioni. Inoltre, misurando le distanze esatte ci si accorge che il tratto in questione sia di 830m e i tempi di attraversamento aumentano di poco meno di 40 secondi. Come scritto poco sopra, quella che potrebbe sembrare una soluzione in una via, potrebbe diventare un ulteriore problema per tutte le altre vie. Proseguendo nella lettura di questo rapporto, si analizzeranno gli aspetti legali, le conseguenze economiche e di viabilità. Infine, non bisogna dimenticare che molto è già stato fatto per le Zone 30, le quali portano la nostra Città ad un primato Ticinese.¹ Forse è ora di lasciare un po' di respiro ai Locarnesi.

3. Lavori Commissionali

3.1 Preavviso Municipale e Perizia

3.1.1 Inserimento Zona 30

Nel corso dell'analisi di questa proposta, la scrivente si servirà del preavviso, così come della Perizia accompagnatoria dell'ing. Allievi Francesco. Oltre a criticarne i contenuti, come vedremo successivamente, farà riferimento ai punti salienti da essa descritti. È bene dunque ricordare ai colleghi di prendere attentamente visione del documento in questione.

La perizia, in buona sostanza, valuta ponderatamente i parametri e le caratteristiche attuali del comparto in oggetto (volumi di traffico, velocità, contesto, zone critiche, eventuali incidenti) **onde confermare o meno**, in conformità con quanto riportato all'art. 3 dell'Ordinanza 741.213.3 sulla segnaletica stradale², **l'esistenza dei presupposti tecnici e legali richiesti per l'introduzione della segnaletica di ZONA 30 e giustificare l'opportunità di una tale limitazione di velocità.**

La scrivente ricorda che dal 1° gennaio di quest'anno, in Svizzera, la procedura per istituire le zone 30 è stata sì semplificata, ma, nonostante ciò, si è servita delle considerazioni del perito, così come dei requisiti tecnici validi al tempo, per analizzare la proposta.

Il comune di Locarno, da qualche anno a questa parte, ha introdotto una limitazione di velocità a 30 km/h in alcuni comparti della Città, prevalentemente a carattere residenziale (comparto Rusca, comparto Bastoria, comparto Solduno Ovest, quartiere Campagna Solduno), costituendo già ora un primato cantonale. Nell'ambito dell'introduzione della ZONA 30 nel quartiere Campagna a Solduno la perizia tecnica eseguita nel corso del 2017 aveva escluso le 3 strade orientate sull'asse Est-Ovest (Via B. Varenna, Via A. Franzoni e Via Vallemaggia) in quanto ritenuti non idonei all'introduzione di una ZONA 30 (perizia dall'Ing. Allievi – che ha cambiato sorprendentemente idea in questi anni).³ L'implementazione di una zona 30 oppure di una deroga di velocità dovrebbe essere quello di moderare il traffico veicolare con lo scopo di accrescere la sicurezza di tutti gli utenti e migliorare la qualità di vita nei quartieri residenziali.

Oltre a ciò, vi sono criteri formali da prendere attentamente in considerazione:

¹ CdT online del 22.01.2023 - <<https://www.cdt.ch/news/ticino/zone-30-sulle-rive-del-verbano-il-primato-cantonale-305861>>

² Articolo abrogato dal n. I dell'O del DATEC del 24 ago. 2022, con effetto dal 1° gen. 2023 (RU 2022 499).

³ Perizia Allievi, 1694_SS-01, p. 2. (in avanti citata quale "Perizia Allievi")

a) il quartiere in esame deve essere chiaramente delimitato e fornire l'immagine di un insediamento omogeneo sia nell'occupazione che nel funzionamento (ad es. quartiere a carattere residenziale, con negozi, uffici ed aziende artigianali).

In breve, la scrivente è concorde con l'ing. Allievi sul fatto, che a livello puramente teorico, il quartiere si presenterebbe in modo omogeneo.

b) le strade del quartiere 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 o da arterie principali. Entrano in linea di conto le strade dette d'orientamento utilitario, ossia le strade d'accesso ai quartieri e le strade collettrici (in conformità con le nozioni emesse dalle normative VSS). Alle intersezioni, al fine di garantire un miglior rispetto delle limitazioni di velocità all'interno della zona, si applica di principio la precedenza da destra. Secondo le direttive di segnaletica, eccezioni possono essere accordate unicamente per motivi costruttivi e di forza maggiore (ad es. un segnale STOP potrà essere posato in corrispondenza di uno sbocco dove la visibilità è particolarmente ridotta). È importante che gli assi principali esistenti, dopo l'introduzione di una ZONA 30, possano assorbire il traffico di transito che in precedenza percorreva le strade del comparto interessato dalla nuova regolamentazione.

L'Ordinanza specifica 741.213.3 del 28 settembre 2001 definisce nel dettaglio le disposizioni valide nelle zone con limite di velocità 30 km/h ed i requisiti tecnici e legali da confermare tramite perizia tecnica, ai sensi dell'art. 32 cpv 4 della LCStr e dell'art. 108 cpv 4 OSStr.

In particolare, oltre che dall'esame della configurazione attuale degli insediamenti e della rete viaria, la verifica di fattibilità e di opportunità di una ZONA 30 deve essere accompagnata da una campagna di monitoraggio del traffico, intesa a conoscere il comportamento attuale degli utenti motorizzati lungo la rete viaria interna (rilevamento dei flussi di traffico TGM e delle velocità di percorrenza Vmax e V85 - velocità non superata dall'85% degli utenti)

Come vedremo nel caso specifico, se il V85 è superiore alla soglia di 35 km/h, la posa della segnaletica ZONA 30 deve essere accompagnata da misure complementari di moderazione del traffico, intese a garantire l'effettivo rispetto del limite di 30 km/h da parte degli utenti. Come misure di moderazione del traffico sono da intendersi tutti quegli interventi costruttivi che obbligano il conducente ad adeguare spontaneamente la propria velocità di circolazione al contesto attraversato, ed in particolare:

- la modifica dell'assetto orizzontale della strada, con restringimenti della carreggiata, la posa di isole spartitraffico centrali, la disposizione alternata di aree di parcheggio longitudinali in bordura di carreggiata, ...;
- la modifica dell'assetto verticale della strada con la sopraelevazione locale della carreggiata in corrispondenza delle intersezioni o di sbocchi pedonali importanti;
- la gestione degli incroci con la regola della precedenza da destra;
- la segnalazione delle porte d'entrata del quartiere, la posa di elementi di arredo e di riqualifica dello spazio pubblico.

In questo caso, l'approvazione e l'autorizzazione a procedere sarà rilasciata dall'Autorità cantonale solo a condizione che il Municipio metta in atto parallelamente tutte quelle misure complementari di moderazione del traffico ritenute necessarie per garantire l'effettivo rispetto del nuovo limite di velocità. Così facendo l'intervento non sarà più inteso come semplice misura di polizia, ma apparirà piuttosto come volontà di adeguamento del comportamento del conducente al contesto circostante, nel rispetto degli altri utenti della strada.

Occorre tuttavia ricordare che solo il monitoraggio e la verifica del comportamento degli utenti entro il 1° anno dalla messa in esercizio della limitazione di ZONA (come richiesto dalle disposizioni di Legge) potranno confermare se gli obiettivi di progetto sono stati raggiunti o se occorre prevedere ulteriori interventi di moderazione complementari

In conclusione, l'ing. Allievi sostiene che **allo stato attuale l'asse stradale di Via Vallemaggia nella tratta in oggetto non soddisfa pienamente i requisiti tecnici e legali richiesti per l'introduzione di una ZONA 30. In quanto (citando direttamente lo stesso ing. Allievi)⁴:**

- seppur codificata dal piano del traffico quale strada di servizio SS, **Via Vallemaggia ha oggi una funzione prettamente di raccolta** o perlomeno di **gerarchia superiore** alle strade che la intersecano⁵;
- anche a livello di **volumi di traffico**, pur non essendo fissati dei massimi dalla specifica Ordinanza, si può affermare che i ca. 6'000 v/g che transitano in Via Vallemaggia siano un po' **eccessivi** per una ZONA 30⁶,
- le **velocità registrate** durante la campagna di monitoraggio **risultano troppo alte** per poter introdurre una ZONA 30, occorrerebbe prima intervenire sull'asse stradale con delle **misure di moderazione incisive che permettano di abbassare sensibilmente la velocità V85** che oggi si attesta tra i 43 km/h e i 48 km/h fino a ca. 35 km/h⁷;
- la continuità dei marciapiedi lungo Via Vallemaggia, recentemente completati agli sbocchi delle strade laterali, non permetterebbe l'introduzione del principio della precedenza da destra alle intersezioni, rafforzando di fatto l'impressione, per chi vi transita, di circolare su un asse di categoria superiore rispetto alle strade laterali;
- da ultimo si segnala che nel caso dell'introduzione di una ZONA 30 anche la presenza delle 4 strutture di attraversamento pedonale dovrà essere approfondita in quanto, di principio, all'interno di una ZONA 30 occorrerebbe prevedere la soppressione dei passaggi pedonali ad eccezione delle strutture di attraversamento sui percorsi casa-scuola o in prossimità delle case per anziani.

Oltre a ciò, **la scrivente si sente in dovere di fare altre considerazioni in merito:**

- L'inserimento della Zona 30 (così come della Deroga di Velocità), non sarebbero nemmeno giustificabili con l'argomento della sicurezza, in quanto negli ultimi anni sono stati registrati solamente sette incidenti, uno solo con coinvolgimento di un ciclista.⁸
- Va contestualizzata la tematica del riversamento del traffico sull'arteria di Via Franzoni (che rimarrà, si spera, limitata a 50 km/h), che scaturirebbe dall'implementazione della Zona 30 o della deroga di velocità su tutta la lunghezza della Via Vallemaggia. Dobbiamo evitare di andare a ingorgare un'arteria già di per sé sovraccaricata. Effetto che potremo non escludere anche sulla Via Varenna calcolando il traffico di chi, invece di uscire dalla città, vi ci vuole entrare per recarsi ai Monti oppure in centro.
- Nonostante le recenti modifiche a livello legislativo riguardanti l'ambito stradale, la prassi per quanto riguarda i veicoli di soccorso rimane ancora poco chiara: Se questi veicoli di soccorso supereranno la velocità consentita, "i piloti" potranno potenzialmente essere sanzionati, a meno che i procuratori decidano di fare altrimenti. Bisogna ricordare come questi veicoli di soccorso usino spesso questa strada per servire le valli o il quartiere di Vattagne partendo "dalla Carità".

3.1.2 Prima proposta alternativa – Deroga al limite generale di velocità (Limite 30 km/h)

L'inserimento di una deroga al limite generale di velocità a 30 km/h (Art. 8 OSStr) si può attuare quando si presentano precisi criteri:

- un pericolo è percettibile troppo tardi e non può essere eliminato altrimenti;
- determinati utenti della strada necessitano di protezione speciale non altrimenti conseguibile;
- migliorare la fluidità del traffico su tratti di strada molto frequentati;

⁴ Perizia Allievi, p. 10.

⁵ Perizia Allievi p. 7 e 9.

⁶ V. nota 5.

⁷ V. nota 5.

⁸ Perizia Allievi, p. 8.

- il carico ambientale è eccessivo, in modo particolare per quanto riguarda le emissioni foniche
- (rumore) e le sostanze inquinanti possono essere ridotte.

Diversamente da quanto accadrebbe su una Zona 30 tramite la deroga:

- Le precedenze sulla strada rimarrebbero invariate;
- I passaggi pedonali possono essere mantenuti, con relativa demarcazione (Art. 77 OSStr);
- Non occorrerebbero particolari ulteriori di natura fisica in quanto può essere realizzato anche solamente tramite la posa di segnaletica verticale.

Di fatto, per i motivi elencati nel capitolo 3.1.1; anche la deroga al limite di 30 km/h non appare opportuna dal punto di vista tecnico e a livello funzionale, in quanto di difficile attuazione (velocità registrate, volumi di traffico, funzione della strada).

3.1.3 Seconda proposta alternativa – Deroga al limite di velocità esclusivamente lungo la tratta ovest di Via Vallemaggia (tra gli incroci con Via Simen e via A. Vigizzi)

La scrivente evita di elencare i diversi criteri della Deroga 30 e le differenze con la Zona 30 espresse nel capitolo sovrastante e si limita a trattare la proposta.

Dall'esito dell'analisi del comparto (in base al contesto, ai contenuti, ai punti di interesse presenti, alle velocità praticate, alla presenza di attraversamenti pedonali, ...), a giudizio dell'operatore e dell'esecutivo, è risultato essere più interessante **proporre l'introduzione della Deroga 30 (rispetto alla Zona 30) nella tratta Ovest di Via Vallemaggia.**

Tra gli argomenti seguito del contesto ed i punti di interesse presenti che ruotano attorno alla piazza di Solduno ed a seguito della presenza di un'unica struttura di attraversamento pedonale esistente sul percorso casa-scuola consigliato e codificato dal PMS e che quindi potrà essere mantenuto in deroga a quanto previsto di regola all'interno di una ZONA 30.

Lo ricorda l'ing. Allievi stesso: ***In ogni caso se si optasse per questa opzione occorrerebbe prima procedere alla realizzazione di misure di moderazione del traffico con l'intento di abbassare la velocità V85 dei veicoli in transito prima di poter implementare la segnaletica.***

3.2 Audizione

In apertura di questo capitolo, la Commissione ci tiene a ringraziare il CD Pini Nicola e il direttore dell'Ufficio Tecnico Engelhardt André per la disponibilità nonché le spiegazioni fatte all'audizione ma anche per E-mail.

In apertura entrambi non hanno mancato di sottolineare quanto già fatto a livello comunale, in modo particolare se pensiamo al maxi-intervento nel "quartiere nuovo" di Locarno, dove è stata installata una Zona 30 generalizzata per una cifra che ammonta a ca. 260'000 CHF.

Il CD Pini ed ing. Engelhardt hanno fondamentalmente spiegato la posizione dell'amministrazione e dell'esecutivo in tal senso, chiarificando i motivi per cui vedessero (quale migliore alternativa praticabile) la deroga a 30 km/h sull'ultimo tratto di strada della Via, in modo particolare sottolineando che (citando anche la perizia a noi distribuita):

- I volumi di traffico non rispecchiano i valori indicativi di una strada a categoria SL, dichiarando che il ruolo della Via discussa è quello di una strada di raccolta che indirizza il traffico verso la Valle/le Valli.
- Allo stato attuale la strada non soddisfa i requisiti tecnici e legali per impiantare una Zona 30
- Le velocità registrate sono troppo alte per gli standard legali prescritti per la procedura
- Il tema sicurezza non è allarmante, in primis a fronte dei dati che parlano di pochi incidenti avuti su quella strada, secondariamente sostenendo che la Zona 30 non può far vantare grandi numeri a livello di sicurezza
- Il tema degli interventi da apportare, che sarebbero certamente onerosi a livello di lavoro e anche di capitale finanziario da investire per la messa a punto dell'opera (diverse misure costruttive da implementare per adattarsi allo standard di una Zona 30, riguardanti

marciapiedi e calibro della strada; il sistema di precedenza e segnaletica etc., ma anche importanti misure di moderazione di rallentamento del traffico con tanto di nuova perizia di rilievo).

L'idea di fondo sarebbe dunque quella di ricollegare le due parti di Solduno, divise da anni, andando a costituire così un comparto unico (una sorta di "nucleo aggregativo"). Per fare ciò, com'è stato dichiarato in audizione ma anche in occasione della serata pubblica in data martedì 6 settembre 2022, è intenzione dell'esecutivo costruire un nuovo parcheggio coperto nei pressi della Chiesa di San Giovanni Battista, rimuovendo così i parcheggi e le automobili dalla Piazza di Solduno e creando uno spazio cittadino più vivibile. In aggiunta: con la deroga permarranno sì le problematiche legate alla velocità da ridurre per omologarsi agli standard di introduzione della Deroga a 30 (che sono fondamentalmente gli stessi della Zona 30), ma d'altro lato non si avrebbe l'obbligo d'apportare gli importanti interventi di carattere costruttivo alla strada (che a detta dei rappresentanti del lodevole esecutivo sono molto onerosi). L'adattamento costruttivo sarebbe meramente da imputare alla nuova segnaletica da apportare lungo il manto stradale (come fatto altrove in Svizzera).

In questa sede sono state poste delle domande, in modo particolare in relazione alla fluidità del traffico e al traffico indotto. Sorprende infatti che sul tema non vi siano state risposte chiare, in quanto bisognerebbe quasi vedere la situazione concreta dopo l'implementazione, mancando così l'occasione di spiegare bene, soprattutto nel caso di deroga di velocità sull'ultima tratta, cosa succederebbe a livello di traffico (Esemplificando la questione principale: il traffico verrebbe rallentato [al più tardi] all'altezza dell'incrocio dove partirebbe la Deroga 30, questo potrebbe essere un'interruzione del flusso del traffico, causando una catena di frenate: il Municipio come la vede? Vi sono state analisi in tal senso?)

3.3 "Controprogetto del Municipio"

La scrivente ha valutato attentamente la controproposta del Municipio (stilata con l'aiuto dell'Ing. Allievi).

Quest'ultima però ha lasciato con più di qualche punto interrogativo e dunque **non convince** per più motivi:

- Questa proposta appare di primo acchito una forzatura: in primo luogo per le velocità medie rilevate sul tratto stradale, che non si prestano per niente all'implementazione di ogni qualsivoglia Zona o Deroga 30 (che devono essere per forza di cosa accompagnate da onerose misure di rallentamento del traffico e di analisi); secondariamente anche il volume del traffico rilevato (in regime di semi-lockdown, lo sottolineiamo) lasciano presagire che le analisi sono state fatte con poca lungimiranza, vista la vocazione da strada di transito mantenuta per giunta in periodo di pandemia.
- Il tema della fluidità del traffico è stato sottovalutato e non vi è stata una vera e propria spiegazione/analisi. A mente della scrivente, infatti, la tematica è di vitale importanza, tanto quanto quella del traffico indotto (sulla quale, pure in quel caso, vi sono solo poche stime). Questa "soluzione di mezzo" potrebbe infatti causare in modo particolare un potenziale rallentamento del traffico causato dal cambio di velocità e la frenata con un'interruzione del limite a 50 km/h e il passaggio alla Zona/Deroga 30 e secondariamente un riversamento del traffico sulla via Franzoni.
- Questa soluzione appare poi essere il classico "contentino". L'Esecutivo e il perito si sono limitati semplicemente a descriverla come una soluzione più praticabile, quando però i criteri di analisi, tecnici e legali sono molto simili a quelli della Zona 30/Deroga 30 e che lasciano presagire comunque una certa difficoltà nell'implementazione del controprogetto. Oltre a ciò, il perito (così come l'Esecutivo) si è limitato a dire che quel comparto in particolare ha una maggiorata esigenza di protezione rispetto ad altri punti della via, senza addurre a particolari motivazioni (nonostante l'inserimento recentemente, ad inizio via, del negozio della LIDL).
- Problema riguardante la prassi per quanto concerne i veicoli ed il superamento della velocità consentita (v. cap. 3.1.1.) persisterebbe anche in questo scenario.

- Non da ultimo: L'Esecutivo e il perito, nonostante abbiano detto a più riprese che la strada eserciti la funzione di strada di transito in uscita dalla Città per le Valli e le Terre di Pedemonte, si sono completamente dimenticati del contesto regionale legato ad una decisione del genere. Questa misura non tocca soltanto i cittadini residenti, ma gioco forza tocca anche i pendolari. Quest'ultimi hanno per di più un interesse degno di protezione, al passaggio il più possibile senza ostacoli in una strada che porta sul posto di lavoro o viceversa alla propria residenza.⁹

4. Conclusioni

La commissione, per le motivazioni addotte nel rapporto e in modo particolare il fatto che le condizioni legali per costituire una zona 30 o una deroga di velocità non sono date in nessuno degli scenari descritti e per implementare questo tipo di misura andrebbero spesi soldi, tempo e risorse; appare essere quindi una forzatura, con il rischio di andare a peggiorare ulteriormente la situazione in una strada importante. La commissione, infatti, non è convinta che le soluzioni proposte costituiscano effettivamente un miglioramento della situazione e che siano adatte al contesto in cui la strada si inserisce fattualmente.

Per questo momento la scrivente invita i colleghi a respingere tutte le varianti proposte (da mozionanti, perito ed esecutivo).

per questi fatti e motivi –

La mozione è integralmente respinta, così come la proposta elaborata dal Municipio.

Con ogni ossequio

Firmato:

Abbateello Giuseppe (co-relatore)

Barzaghini Andrea (co-relatore)

Belgeri Mauro

Caldara Omar

Panizzolo Luca

⁹ DTF 136 II 539 S. 542 s.