

**Rapporto di minoranza della Commissione della Legislazione inerente la mozione “zona 30 km/h su via Vallemaggia” presentata da Matteo Buzzi e cofirmatari, ai sensi dell’art. 67 della LOC e dell’art. 37 del Regolamento Comunale della Città di Locarno.**

Locarno, 3 dicembre 2023

Signor Presidente, colleghe e colleghi,

il 4 aprile 2022 la vostra Commissione ha convocato il Municipale e capo dicastero Nicola Pini e il direttore del DUI André Engelhardt, che hanno risposto alle domande poste dai commissari in relazione alla mozione “zona 30 km/h su via Vallemaggia” del 17 febbraio 2020 presentata dai Verdi del Locarnese, primo firmatario Matteo Buzzi.

La mozione richiede che su via Vallemaggia, dall'incrocio con Via Rinaldo Simen all'incrocio con via Alberto Vigizzi, venga introdotta una zona 30, essendo questa strada stata esclusa dalla zona 30 del quartiere Campagna e Solduno. Infatti tutt’attorno le strade laterali, che confluiscono su via Vallemaggia, ne fanno già parte.

Il lodevole Municipio a seguito della mozione aveva richiesto una perizia tecnica all’ing. Francesco Allievi, pubblicata il 21 maggio 2021, per valutare la conformità ai disposti dell’art. 32 LCStr. e 108 OSStr. Nel frattempo, da inizio 2023 l’Ufficio federale delle strade (USTRA) ha deciso di abolire la necessità della perizia per la riduzione della velocità sulle strade secondarie e di quartiere per la realizzazione di una zona 30.

Via Vallemaggia, antica strada medievale del borgo di Locarno, che collegava il Comune fino a Solduno, per poi proseguire verso la Valle Maggia e le Centovalli<sup>1</sup>, attraversa il quartiere Campagna, una campagna il cui ricordo sussiste ormai solo nel suo toponimo e che ora è densamente edificata. Unica strada di transito nell’antichità, fra la città e le valli poste a nord-ovest, ha continuato ad esserlo fino ad oggi sebbene siano state realizzate altre strade di collegamento e raccolta ed esistano percorsi alternativi. Neppure il 20 km/h della zona incontro di Città Vecchia ha fatto desistere i 4000 veicoli che vi transitano quotidianamente e che sommati con quelli che provengono da via Simen risultano ben 6000 a transitare per via Vallemaggia (conteggio eseguito il nel marzo del 2021, in periodo di pandemia).

Ciò ci fa supporre che la riduzione di velocità non è e non sarà un freno per chi transiterà, ma permetterà di apportare ai residenti, ai pedoni e ai ciclisti più sicurezza, meno rumore, più qualità di vita, ridando così uno spazio pubblico fruibile a tutti.

---

<sup>1</sup> ISOS Inventario degli insediamenti svizzeri da proteggere, Zurigo 2009, [https://www4.ti.ch/fileadmin/DFE/DR-SL-COMMESSE/4439/016\\_ISOS\\_3965.pdf.pdf](https://www4.ti.ch/fileadmin/DFE/DR-SL-COMMESSE/4439/016_ISOS_3965.pdf.pdf)

## **Residenze e strutture pubbliche o private**

Su via Vallemaggia si affacciano case d'abitazione, strutture pubbliche e private come l'Istituto per anziani San Carlo, il laboratorio Incontro 1 della Fondazione Diamante, la Scuola di musica popolare frequentata da giovani, il Foyer Verbanella, i cimiteri di Solduno e di Locarno, Casa Martini, diversi commerci, aziende, negozi, un supermercato, due stazioni di benzina, una delle quali con ristorazione e da ultimo, ma non ultime, le Scuole Elementari di Solduno, dove bambine e bambini richiedono agli automobilisti una particolare attenzione quando confluiscono a frotte su questa via di forte traffico di transito negli orari di punta.

In via Vallemaggia, sino all'intersezione di via A. Vigizzi, vi abitano 700 persone senza contare le 27 residenze secondarie. Un numero cospicuo di cittadini per i quali lo spazio urbano è non solo luogo di transito, ma anche luogo di sosta e di incontro.

Durante l'audizione il capo dicastero Nicola Pini e il direttore del DUI André Engelhardt ci hanno illustrato la variante pianificatoria del "Nuovo spazio pubblico Multifunzionale" a Solduno e il nuovo autosilo interrato previsto sotto il terreno dell'azienda floreale comunale tra via Vallemaggia e via Streccione. E' stata tra l'altro proposta la possibilità di ricucire lo strappo tra il vecchio comune (Solduno ovest) con la "campagna soldunese", ricreandone la congiunzione a partire ad esempio da via Streccione, riducendo la velocità a 30 km/h per quel breve tratto dall'incrocio con via Vallemaggia fino a via Vigizzi.

Si toglierebbero le auto dalla Piazza di Solduno per convogliarle su via Streccione, dove è prevista la rampa d'accesso del previsto autosilo. Come scritto poc'anzi vi rendiamo attenti che via Streccione è il principale percorso pedonale casa-scuola degli allievi delle SE di Solduno. La via di accesso della preannunciata autorimessa diventerà un vero e proprio pericolo per le bambine e i bambini.

Senza entrare nel merito della variante pianificatoria di cui sopra, non accogliamo tale proposta, poiché non risolverebbe la problematica della sicurezza su via Vallemaggia, al contrario, per le allieve e gli allievi delle SE di Solduno, ne aumenterebbe la pericolosità.

## **Marciapiedi non continui**

Facciamo poi notare che su via Vallemaggia, al contrario di quanto scritto nella perizia tecnica dell'Ing. Allievi, i marciapiedi non sono presenti da ambo i lati e soprattutto non sono continui su tutta la tratta.<sup>2</sup> Infatti all'intersezione con via Simen sparisce il marciapiedi verso monte, per riapparire a fianco delle auto posteggiate in bella mostra del garage accanto, e sparire di nuovo lungo il muraglione del cimitero. Infatti quello che sembra un mini marciapiede largo una trentina di centimetri è in realtà un cordolo o zoccolo che dir si voglia.

Proprio di fronte a quella che era l'entrata principale del cimitero, sull'unico lato stradale dove c'è il marciapiede, i pedoni devono prestare molta attenzione ai veicoli che tagliano loro la strada per entrare nel posteggio del nuovo supermercato Lidl.

Proseguendo il percorso si potrà osservare che sempre a monte, per lunghi tratti manca il marciapiede o è troppo stretto per essere definito tale.

---

<sup>2</sup> Studio specialistico "Introduzione zona 30 lungo via Vallemaggia", Ing. Allievi, 2021, pag. 6

## **Velocità 50km/h: impatto**

La velocità limite misurata alcuni anni fa è risultata tra 43 e 48 km/h da parte dell'85% dei veicoli. Durante lo stesso monitoraggio, la velocità massima superiore ai 50 km/h consentiti si attestava a 80-85 km/h (vedasi perizia tecnica).

Ricordiamo per quanto riguarda la sicurezza che, se la velocità del veicolo è di 50 Km/h, per fermarsi ci vogliono 33 m, sempre che le condizioni stradali siano buone così come i riflessi di chi guida. A 60 Km/h lo spazio di arresto si allunga di 10 m. Mentre a 30 Km/h lo spazio di arresto è di 17 m. Una bella differenza su una strada percorsa da bambine e bambini, giovanissimi, anziani, utenti del laboratorio, della Scuola popolare di musica, del foyer, ecc. oltre che a cicliste e ciclisti.

Investire una persona a 50 km/h corrisponde alla forza di impatto di una caduta libera da 10 metri!

Non è per nulla significativo che secondo le statistiche negli ultimi anni non risultano gravi incidenti su via Vallemaggia. Un solo ferito grave sarebbe già di troppo (vedasi allegato: La vitesse est importante).

## **Qualità di vita**

Riteniamo che migliorare la qualità di vita in un quartiere o un centro urbano sia più che legittimo in termini di sicurezza, di riduzione dei rumori e di inquinamento atmosferico.

Una strada residenziale come via Vallemaggia, che purtroppo soffre di traffico parassitario, se viene integrata nella zona 30, acquisisce un valore aggiunto non solo per i 700 abitanti che vi abitano, ma per tutti coloro che per vari motivi frequentano o vivono il quartiere, poiché aumentando la qualità di vita, aumenta l'attrattiva economica del luogo. Non solo le auto ma anche le persone hanno bisogno di spazi che abbiano un'adeguata organizzazione del traffico e una sistemazione delle aree urbane.

## **Prescrizioni limitazione velocità**

Desideriamo sottolineare che le prescrizioni per l'applicazione della limitazione di velocità massima a 30 km/h sulle strade principali, esistono e ci sono molti esempi in Svizzera, soprattutto poi se quelle strade sono utilizzate in forma intensiva vicino alle scuole, alle case per anziani, agli istituti, oppure il loro tracciato è rettilineo. Sebbene la legge fissi il limite di 50 Km/h di velocità nelle città, nello spirito di proporzionalità, al fine di aumentare la sicurezza stradale, aiutare il traffico, diminuire il rumore e ridurre l'inquinamento", può essere applicato un limite di 30 km/h.

Zurigo ha introdotto gradualmente i limiti di velocità. La città più popolosa della Svizzera ha iniziato a utilizzare i limiti di velocità di 30 km/h nelle aree residenziali già nel 1991.

Anche l'Unione delle città svizzere (UCS) vuole che il limite massimo di velocità di 30 km/h diventi la norma nei centri urbani, in modo da ridurre i disagi per la popolazione legati al rumore del traffico.

E' di poche settimane fa la notizia che anche l'UPI-Ufficio Prevenzioni Infortuni si è schierato a favore di una riduzione di velocità massima da 50 a 30 Km/h all'interno delle località.

## **PALoc3 e PALoc4**

Vale la pena di ricordare che questa mozione va anche nella direzione auspicata dal PALoc 3 e PALoc 4. È infatti evidente che una ridefinizione di via Vallemaggia in zona 30, magari con parziale senso unico e posteggi laterali alternati ad arredo urbano (panchine, lampioni, posteggi per biciclette, ecc.) e arredo verde (alberi, arbusti, aiuole), assolverebbe a tutte le problematiche create da una strada di quartiere che, per comodità di chi abita fuori dal comune, viene utilizzata per il solo transito. Nel PALoc3, in riferimento alla scheda “Quartiere Campagna” sta scritto:

*“Il quartiere Campagna a Locarno, identificato nella strategia insediamenti quale area centrale capace di attrarre, ha conosciuto una rapida trasformazione negli ultimi anni. Allo sviluppo edilizio piuttosto caotico non è seguita una valorizzazione degli spazi pubblici. Il quartiere presenta tutt’oggi importanti riserve la cui attivazione deve essere accompagnata da una riqualifica urbanistica. La misura prevede l’elaborazione di un concetto urbanistico con in particolare seguenti obiettivi...”*

Eccone due che ci interessano:

- La valorizzazione e messa in rete degli spazi pubblici e delle aree verdi;
- Il recupero della valenza multifunzionale dello spazio stradale, delle sue relazioni con gli spazi pubblici e privati e con i fronti edificati.

Sempre nella stessa scheda del PALoc3 sono descritti i benefici di tali obiettivi, ovvero il miglioramento del traffico pedonale e ciclistico, miglioramento della raggiungibilità, incremento della domanda del trasporto pubblico, aumento della sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili.

### **Deroga obbligo precedenza da destra in zona 30Km/h ed eliminazione passaggi pedonali**

Sulla fattibilità e realizzazione di via Vallemaggia a 30 Km/h, all’ing. Allievi sorgono dei dubbi espressi nella sua perizia tecnica e cioè “...sul rischio del mancato rispetto della precedenza da destra per chi vi circola, per rapporto alle strade laterali che vi confluiscono e che avrebbero, per obbligo legale, la precedenza. L’adozione di misure costruttive in questo caso appare poco opportuna e anche piuttosto onerosa.”

Questa affermazione non è più attuale. Nell’agosto 2022 l’ordinanza DATEC ha abrogato degli articoli di legge, anche perché è maturata l’esperienza sulle “zone 30” in altre città e località svizzere. Ad esempio nel caso di rischi o pericoli per la mancata precedenza da destra, l’Art. 4 cfr 1 recita<sup>3</sup>: “Una regolamentazione che deroghi, mediante segnaletica, alla precedenza da destra è ammessa soltanto se:

a. lo richiede la sicurezza stradale.

Questo articolo è stato infatti applicato proprio nel comparto Campagna su via Rovedo dove è stato possibile apporre uno “stop”, così come in via San Jorio, sebbene si tratti di zona 30 e tutto ciò senza

---

<sup>3</sup> <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2002/23/it>

dover adottare “misure costruttive onerose” (foto allegate). Dunque, se lo richiede la sicurezza stradale, non sussiste l’obbligo legale della precedenza.

Oltretutto, se un tratto di strada “principale” come via Vallemaggia è incluso in una zona 30, il suddetto tratto conserverà la sua funzione di rete stradale principale, perciò la priorità da destra non dovrà essere introdotta. Inoltre si potranno mantenere i passaggi pedonali se, per ragioni particolari, occorre dare la precedenza ai pedoni, segnatamente in prossimità di scuole e ricoveri.<sup>4</sup> (Art. 4 cpv 2.: *L’allestimento di passaggi pedonali è vietato. In zone con limite di velocità massimo di 30 km/h possono tuttavia essere disposti passaggi pedonali se, per ragioni particolari, occorre dare la precedenza ai pedoni, segnatamente in prossimità di scuole e ricoveri*). Con l’ordinanza DATEC cade anche il timore di non poter più mantenere i passaggi pedonali in zona 30.

### **Legge federale della circolazione: eccezioni per i mezzi di soccorso o emergenza**

Per quanto riguarda i mezzi di soccorso o emergenza come i veicoli dei pompieri, del servizio sanitario, della polizia o delle dogane, c’è chi ha sollevato serie preoccupazioni in merito, menzionando l’Art. 90 cpv. 3 e 4 Lcstr, poiché la violazione della velocità costituisce un grave reato anche per i mezzi di emergenza. Timori che una recente sentenza del Tribunale Federale del 7 luglio 2023, ha fugato<sup>5</sup>.

La legge federale sulla circolazione stradale consente eccezioni per i veicoli di soccorso in situazioni di emergenza. Questi possono superare i limiti di velocità quando è necessario per raggiungere un'emergenza. Pertanto, sentenziano i giudici di Mon Repos, la riduzione della velocità a 30 km/h non dovrebbe impedire ai veicoli di soccorso di raggiungere le emergenze in modo tempestivo, facendo riferimento a specifiche norme svizzere del codice della strada (Art. 100 cpv. 4 Lcstr) che definiscono le eccezioni per le organizzazioni di soccorso, che così non incorrono in nessun grave reato.

### **Il tempo “perso” sarebbe di 6 secondi e il traffico più fluido**

Sempre in questa sentenza, è stato respinto il ricorso contro la misura di 30 km/h della Feldbergstrasse a Basilea. Su questa strada, asse principale del traffico, secondo i ricorrenti, l’abbassamento della velocità a 30km/h avrebbe aumentato i tempi di percorrenza, incrementando le emissioni nocive e provocando traffico alternativo nei quartieri/strade con tragitti più lunghi. E’ stato invece evidenziato dai giudici che, il tempo perso a causa della riduzione della velocità a 30 km/h sarebbe di sei o sette secondi per una lunghezza di ca 800 m. Annotiamo che la Feldbergstrasse è appena un centinaio di m più lunga del tratto di strada di via Vallemaggia indicato nella mozione

---

<sup>4</sup> vedasi Art 4.2 Ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d’incontro

<https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2002/23/it>

<sup>5</sup> sentenza 1C\_513/2022

e che il traffico diventerebbe più fluido, come emerso nella sentenza del Tribunale Federale per la Feldbergstrasse e dunque non aumenterebbero le emissioni nocive.

Il timore che limitare il traffico o renderlo più difficoltoso su via Vallemaggia creerebbe un sovraccarico su via Franzoni, ritardando il trasporto pubblico, è uguale a quello paventato per la Feldbergstrasse. Del resto va detto che nella seconda parte di Via Franzoni vi è già una corsia preferenziale per il trasporto pubblico. Essendo il tempo perso di pochi secondi, poiché il traffico risulta più fluido, riteniamo questo timore non sia per nulla realistico. Ricordiamo come la riduzione di velocità in via Borghese a 20 Km/h non ha fatto desistere i 4000 e più veicoli che la attraversano quotidianamente.

### **Meno rumore, più sicurezza e più qualità dell'aria**

Per i giudici federali, l'obiettivo della riduzione della velocità ha lo scopo di abbassare il rumore, migliorare la sicurezza stradale, la qualità dell'aria e la qualità della vita.

Riprendendo quanto afferma l'Ufficio federale dell'ambiente, la riduzione della velocità da 50 km/h a 30 km/h può abbassare il rumore di circa 4 dB (A) in base a un nuovo modello di emissioni chiamato sonROAD18 <sup>6</sup>. In generale, ci si può aspettare una riduzione di rumore in condizioni normali di almeno 3 dB, il che equivale a una riduzione della percezione del rumore del traffico della metà. Il che non è poco.

Da ultimo desideriamo citare la risoluzione delle Nazioni Unite 74/299 dell'agosto 2020, per il miglioramento della sicurezza stradale e non solo: "le prove dimostrano che le strade a 30 km/h in cui le persone si mescolano al traffico, non solo salvano vite, ma promuovono anche gli spostamenti a piedi e in bicicletta e il passaggio a una mobilità a zero emissioni di carbonio." Ben 194 Paesi l'hanno sottoscritta.

### **Vantaggi per la via Vallemaggia a 30 Km/h**

Terminiamo elencando i vantaggi dell'accettazione della mozione:

- miglioramento della sicurezza stradale,
- prevenzione degli incidenti,
- diminuzione dell'inquinamento atmosferico,
- diminuzione del rumore e
- riduzione dell'effetto di separazione ricucendo il tessuto urbano diviso dalla strada,
- spostamenti a piedi più sicuri e attrattivi,
- più sicurezza per cicliste e ciclisti
- rischio dimezzato di incidenti,
- la fluidità del traffico (assenza di accelerazioni e di frenate, distanze di sicurezza più corte, stile di guida costante,...)

---

<sup>6</sup> <https://www.bafu.admin.ch/bafu/it/home/temi/rumore/pubblicazioni-studi/pubblicazioni/modello-di-calcolo-per-il-rumore-stradale.html>

- rivalorizzazione dello spazio pubblico e quindi anche dell'attrattività economica della città.

Per tutti i motivi esposti invitiamo il Consiglio Comunale a voler approvare la mozione come segue:

- 1) La mozione è accolta.
- 2) Su via Vallemaggia, dall'incrocio con Via Rinaldo Simen all'incrocio con via Alberto Vigizzi viene introdotta una zona 30 km/h.

Con i migliori ossequi

Francesca Machado-Zorrilla (relatrice)

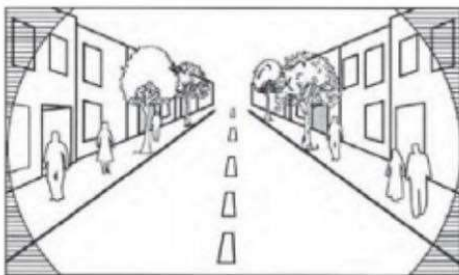
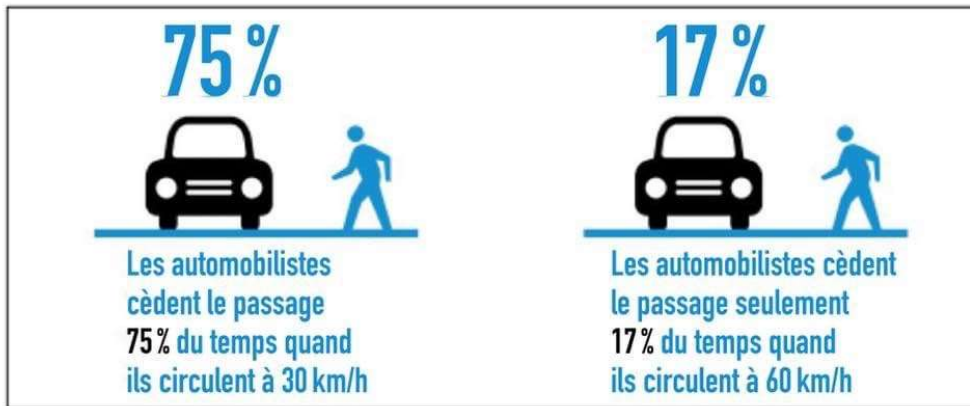
Gionata Genazzi

STOP in zona 30 su via Rovedo e via San Jorio

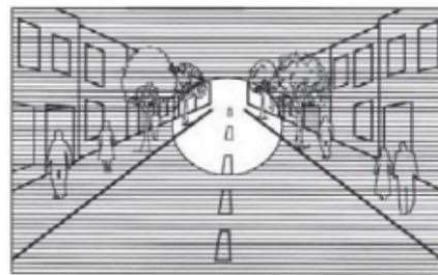




## POURQUOI LA VITESSE EST IMPORTANTE



CHAMP DE VISION À 25 KM/H



CHAMP DE VISION À 50-60 KM/H

