

*Risposta*

**INTERPELLANZA Gianni Totti e cofirmatari del 05.05.2019  
"Zone 30 e zone d'incontro"**

Signora Presidente,  
Signore e Signori Consiglieri Comunali,  
Colleghi, Organi della stampa e gentile pubblico,

Il Consigliere Comunale Gianni Totti e cofirmatari, interrogano il Municipio sul tema della pianificazione di Zone 30 e zone d'incontro nel nostro Comune, richiamando in parte quanto contenuto nel Piano di mobilità scolastica (PMS) del 31.10.2013.

Va premesso anzitutto che il Municipio, partendo dai suggerimenti contenuti nel PMS, nell'ambito della Revisione generale del PR, dove dovrà essere inoltre aggiornato anche il piano viario, ha conferito mandato all'ing. Del Curto (specialista del traffico) dello studio Brugnoli Gottardi, quale consulente specialista della mobilità su tutto il nostro comprensorio. A tale proposito come avete sicuramente avuto modo di vedere, abbiamo cercato di mettere maggiormente in sicurezza quelle zone sensibili e maggiormente frequentate dai nostri ragazzi nel tragitto casa-scuola con interventi di moderazione (demarcazione) che non necessitano di particolari procedure di pubblicazione e che non compromettono eventuali futuri interventi di moderazione che saranno suggeriti dal piano viario generale del nostro comune.

- Le basi giuridiche per l'introduzione di una zona 30 sono:
  - Legge sulla circolazione stradale (LCStr)
  - Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr)
  - Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro (OZone30),
- Il quadro giuridico e l'Ordinanza (OZone30) stabiliscono le prescrizioni minime per la disposizione di simili zone. Secondo l'articolo 3 dell'Ordinanza, l'introduzione di una segnaletica di Zona 30 dev'essere verificata e giustificata tramite l'allestimento di una perizia in forma di rapporto breve.
- Su questa base l'Ufficio prevenzione infortuni (UPI) ha sviluppato un concetto generale di gestione del traffico all'interno delle località (Modello UPI 50/30), a cui fare riferimento per le Zone 30. Questo modello presuppone la determinazione di pochi assi stradali principali di attraversamento del Comune (strade orientate al traffico), mentre il resto della rete stradale (maggioranza) è orientata all'insediamento, dove la qualità di vita costituisce l'elemento caratterizzante.

Possiamo osservare che:

- l'introduzione di Zone 30 non è legata a procedure di piano regolatore. Il PR definisce le funzioni (strade principali, di raccolta, di servizio, ecc.) e i calibri della rete stradale, ma **non definisce le tratte dove è prevista la moderazione del traffico.**
- la procedura d'approvazione delle zone 30 è quella stabilita dall'Ordinanza succitata, ossia **allestimento di una perizia** da trasmettere al competente ufficio cantonale (**Ufficio della segnaletica**).
- una volta approvata la perizia, si può allestire il progetto vero e proprio della Zona 30, i cui interventi di moderazione e della segnaletica andranno verificati con l'Ufficio della segnaletica e pubblicati ai sensi della Legge sulle strade.

In quest'ottica si possono richiamare le considerazioni già esaminate dal Municipio con lo specialista del traffico, Ing. Del Curto, nell'ambito delle percorrenze casa-scuola (percorsi pedonali e ciclabili; trasporto pubblico), e quelle che il Municipio intende verificare con lo specialista nel prossimo futuro.

Il primo comparto in cui la perizia è terminata è il comparto tra la Scuola elementare Bosciorina e la Scuola dell'Infanzia Nord. La perizia serve a verificare l'idoneità della zona e se la riduzione può essere attuata solo con segnaletica o anche misure di moderazione del traffico. Le misure non vengono progettate nell'ambito della perizia che serve proprio da base ad un progetto stradale.

La perizia contiene:

- La descrizione degli obiettivi perseguiti con la segnaletica di zona: riduzione di velocità, aumento della sicurezza, condizioni di vita migliori con meno emissioni foniche e inquinanti.
- Il piano riassuntivo delle gerarchie stradali, stabilite in base al diritto di pianificazione del territorio (il piano riassuntivo è basato su piano comunale del traffico e illustra le strade con funzione di traffico e quelle con funzione di servizio)
- La valutazione dei conflitti esistenti o potenziali (punti pericolosi) e le relative soluzioni per risolverli.
- Indicazioni riguardanti il livello di velocità esistente ( $V_{85\%}$  e  $V_{50\%}$ ). Se la segnaletica è sufficiente e non sono necessarie delle moderazioni del traffico la velocità misurata dell'85% degli utenti non deve superare i 38 km/hV.
- Indicazioni in merito alla qualità di vita e alle condizioni di circolazione esistente e auspiccate.
- Considerazioni sulle ripercussioni sulla rete stradale dell'intera località e proposte per evitarle.
- Breve descrizione dei provvedimenti necessari per raggiungere gli scopi prefissati (le misure necessarie in aggiunta alla segnaletica)

Il comparto è risultato idoneo ad accogliere il regime di zona 30.

Nel progetto stradale l'introduzione della segnaletica inerente la zona 30 deve essere affiancata da moderazione del traffico lungo i tratti stradali larghi e dritti come sopraelevazione della carreggiata agli incroci importanti nell'ambito del raggiungimento delle sedi scolastiche, marciapiedi passanti per un attraversamento sicuro e interventi di restringimento puntuale della carreggiata.

Da un punto di vista generale posso affermare che tutte le zone citate nell'interpellanza (zone sensibili prioritarie e zone residenziali intensive) rientrino fra le zone idonee per l'introduzione di Zone 30, dove la rete viaria comunale comprende essenzialmente strade orientate all'insediamento.

Il Municipio, sebbene non gli è ancora stato sottoposto un progetto concreto da parte dei consulenti specialisti (dopo la perizia si può procedere a scegliere la tipologia della cartellonistica per le porte e a progettare la moderazione...ristringimenti sopraelevazioni agli incroci...il Municipio aveva votato un credito di 513'000.- nel 2009 che finora è stato utilizzato per un totale di 83'000 per: un dosso di 16'000 in Via Ginnasio e Frascini e Via greina, la progettazione PMS di Gianora e la segnaletica con strisce gialle), vedrebbe di buon occhio l'introduzione di zone 30 o zone d'incontro nelle aree maggiormente sensibili. In ogni caso queste zone devono essere inserite e coordinate in un concetto di viabilità e mobilità globale del intero territorio comunale. Un concetto che permetta di definire anche le priorità di intervento e le eventuali possibilità di realizzazione a tappe, da verificare con lo specialista del traffico. Naturalmente, l'elaborazione di un tale concetto non deve rallentare troppo l'introduzione delle zone 30 repute più urgenti.

### **Nel merito delle domande e degli interpellanti:**

1) Quali passi verso zone 30 o zone d'incontro sono già pianificati e previsti nel Piano di mobilità scolastica?

R.: Il PMS prevedeva l'introduzione di zone 30 nelle vie:

- Via Tognola
- Via Montemartini
- Via Parallela (la tratta in entrata all'incrocio tra Via Montemartini/Via Tognola e la rotonda su Via San Gottardo/Via Pini).
- Via Motta (tratta tra Via San Gottardo e Via Lepori).
- Via Lepori



Intersezione di viale in periferia estrema della città di Milano (viale della Spina Verde)  
Intersezione di viale in periferia estrema della città di Milano (viale della Spina Verde)

Si è proceduto con la perizia per il comparto SE Bosciorina SI Nord

Inoltre l'ing. del traffico ha elaborato un progetto per il rialzo dell'incrocio Via San Gottardo-Via Motta e per il rialzo Via Quinta- Via S. Franscini. (entrambi da pubblicare).

Nelle vie 30 indicate sono stati eseguiti i rilevamenti di velocità. Dai rilevamenti della velocità in queste vie si è già riscontrata una velocità media di 30 Km/h. Per cui l'introduzione della limitazione a 30 Km/h oltre ad essere auspicata non comporta grossi interventi di moderazione del traffico.

2. Il Municipio ha affrontato di nuovo la riflessione delle moderazioni del traffico (oltre che per quanto riguarda il PMS)? Se sì, con quali considerazioni e decisioni?

R.: Sì, nell'ambito della revisione generale del PR il Municipio ha dato mandato all'ing. Del Curto dello studio Brugnoli e Gottardi di supportare il Pianificatore nell'allestimento dello specifico piano viario. Il piano viario deve considerare le indicazioni del PMS e valutare l'inserimento di moderazioni del traffico e/o messa in sicurezza dei tratti stradali che portano alle scuole ma anche alle strutture sportive che i nostri ragazzi frequentano nel doposcuola.

Al momento siamo in attesa di ricevere il piano viario e le considerazioni del pianificatore e dell'ingegnere specialista del traffico. Per cui il municipio non ha ancora potuto prendere decisioni di merito.

3. Quali considerazioni e conclusioni sul tema sono state fatte nell'ambito della revisione di piano regolatore in corso?

R.: Al momento lo stato d'avanzamento della Revisione del PR è in attesa dell'esame preliminare del Piano di Indirizzo da parte del DT. In seguito all'esito di tale esame potremo approfondire e fare delle considerazioni sugli aspetti viari che al momento sono al vaglio del nostro pianificatore e dello specialista del traffico.

4. Negli ultimi 10 anni sono stati svolti monitoraggi e delle analisi della percorrenza di strade comunali? Se sì, con quali risultati e conclusioni?

R.: Sì.

**Nel febbraio 2012** è stato promosso un monitoraggio di **Via Lucomagno** necessario alla progettazione degli interventi all'interno del campo stradale che ha evidenziato il seguente traffico giornaliero transitato:

	Veicoli giornalieri transitati	% Veicoli con velocità > 50 km
- Via Lucomagno:	1622	~ 10

**Nel gennaio 2015**, a supporto della progettazione relativa allo studio del piano di mobilità scolastica, sono state monitorate le seguenti strade:

**Comparto Bosciorina**

- Via G. Motta:	503	~ 0.1
- Via S. Gottardo:	5467	~ 6
- Via G. Lepori:	322	~ 3
- Via Parallela:	4671	~ 10

**Comparto Quinta**

- Via S. Franscini:	1421	~ 0.7
- Via Quinta:	1340	~ 0.05
- Via Bellinzona:	5611	~ 10.5

Ciao Omar questi i dati riassunti e si aggiungono quelli della perizia che ti ho inviato dove si vede che le vie con la velocità maggiore sono Via Motta Via Pioda dove ci sono i tratti dritti insomma. Le altre sono sotto il 38 km/h.

5. Quali zone tra quelle indicate sono ritenute prioritarie per il Municipio? Vi sono altre zone considerate oppure altre misure?

R.: Sicuramente quelle in prossimità degli istituti scolastici segnalati dal PMS, ma anche quelli che si collegano ai principali punti di interesse quali le infrastrutture sportive e quelle turistico-culturali.

6. Con quali tempistiche si immagina di poter introdurre delle limitazioni?

R.: Non sono ancora in grado di fornire delle tempistiche ma è mio desiderio introdurre le prime limitazioni al più presto.

**OT**

Biasca, 3 giugno 2019