

**MM N° 9/2008 concernente la richiesta di un credito d'opera di fr. 210'000.-- per l'introduzione di una zona blu e di una zona 30 nel comparto "Frizzi-Cadogno" di Minusio**

All'onorando  
Consiglio comunale di  
Minusio

Minusio, 9 settembre 2008

Onorevoli Presidente e Consiglieri,

**1. PREMESSA**

Nel MM N° 32/06 in cui si chiedeva un credito d'opera per l'introduzione della zona blu / zona 30 in centro paese, si citava come la problematica relativa alla gestione dei parcheggi pubblici fosse un tema che sempre più vede coinvolti i nostri cittadini e coloro che per motivi di lavoro sono quotidianamente confrontati con il fabbisogno di posti auto nel Comune.

È importante poterne verificare da un lato l'offerta e pianificare e gestire i parcheggi dall'altro, questo in conformità con la recente approvazione di PR e relativi indirizzi viari recentemente approvati dal CC, come pure con il nuovo Regolamento cantonale sui posteggi privati (Rcpp).

Negli ultimi anni, in analogia con quanto sperimentato in altre località e a seguito dell'esigenza di preservare i quartieri residenziali dalle conseguenze negative del traffico veicolare, numerose città svizzere hanno introdotto il limite di velocità di 30 km/h.

I centri di Bellinzona, Lugano e Locarno sono stati i primi esempi a livello cantonale di questa pianificazione.

Dopo l'approvazione del rispettivo credito in data 05.03.07 il Municipio aveva dato quindi avvio alla messa in opera del progetto all'interno del comparto centrale, quartiere di carattere prevalentemente commerciale/residenziale, delimitato da Via Borenco - Via Remorino / Via S. Gottardo - Via R. Simen.

Detto settore ha funto da zona pilota, dove gli effetti e le conseguenze dell'introduzione di una zona blu sono stati attentamente valutati in previsione di futuri interventi.

Una prima serata pubblica ha permesso di sensibilizzare la popolazione e prendere atto di interessanti suggestioni.

Il progetto è stato quindi perfezionato e pubblicato secondo regolare procedura.

La nuova regolamentazione è entrata in vigore secondo programma il 01.09.07 con l'inizio dell'anno scolastico.

Dopo un primo periodo di ambientamento, la zona blu/30 è ora del tutto funzionante. A norma di Legge sono in atto tutta una serie d'interventi di monitoraggio e di controllo da parte della Polizia per permettere una prima verifica ad un anno dalla sua introduzione.

Dagli accertamenti eseguiti a tutt'oggi si può certamente giudicare positivo l'esito di questa nuova zona pilota.

Sulla scorta della positiva esperienza e dall'esplicito invito del CC in occasione del precedente credito ad un'estensione del progetto ad altri quartieri del Comune, con precedenza in prossimità delle scuole, il Municipio ha dato incarico all'ing. Francesco Allievi di elaborare un nuovo progetto per l'introduzione della zona 30 e la zona blu all'interno del comparto denominato "Frizzi-Cadogno", che in realtà comprende la zona residenziale che da Via Brione si estende fino all'Esplanade, tra le due principali strade Via S. Gottardo e Via delle Vigne.

Come per il precedente caso l'obiettivo principale è l'allestimento di un concetto generale di parcheggio destinato a regolamentare e gestire l'offerta attuale di posteggi sul comprensorio; questo in conformità con gli obiettivi comunali in materia di pianificazione urbanistica, di circolazione veicolare e di protezione dell'ambiente.

La regolamentazione delle aree di parcheggio dovrebbe in tal modo essere considerata come parte integrante di una politica di pianificazione e di gestione degli spazi pubblici.

Lo studio ha contemplato:

- l'inventario dell'offerta pubblica e privata in posti auto;
- l'analisi dell'offerta e della domanda in posti auto in funzione del settore di studio, del tipo di utenza e dei parametri tecnici indicati dalle normative in materia a livello federale;
- definizione degli obiettivi e degli indirizzi comunali in materia di regolamentazione delle aree di parcheggio e sviluppo di una strategia generale di gestione dei posteggi .

Parallelamente alla pianificazione e alla gestione dei posteggi pubblici, il Municipio ritiene indispensabile introdurre la zona 30, zona delimitata del tessuto urbano in cui la velocità massima consentita é inferiore al limite generale di 50 km/h, in questo caso 30 km/h.

Si propone questa limitazione proprio perché spesso, per migliorarne i propri effetti, questa misura é affiancata alla regolamentazione a zona blu.

Nel caso particolare l'intero comparto ruota attorno al Centro scolastico di Cadogno, importantissimo luogo d'incontro e transito di bambini.

Ambedue le normative, che rispecchiano quanto deciso dal CC nell'ambito della revisione del PR, sono stati visionate e avallate in via preliminare dai Servizi cantonali competenti.

Il progetto ha seguito tutte le procedure d'analisi ai sensi della Legge ed é pertanto da ritenersi conforme a tutte le disposizioni in materia (vedi perizia tecnica Studio specialistico, verifica volumi, velocità di circolazione e tipologia di quartiere, proposte misure di moderazione d'accompagnamento, procedure di pubblicazione, ecc.); in particolare il progetto è comprensivo della perizia tecnica ai sensi dell'art. 3 dell'Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro e dell'art. 108 OSStr.

## **2. PROGETTO "ZONA BLU"**

Per disciplinare l'offerta di parcheggi all'interno del comparto, vengono regolamentati tutti gli stalli di parcheggio pubblici a zona blu.

In questa prima fase di sperimentazione vengono escluse soluzioni che richiedono importanti investimenti, quali costruzioni di marciapiedi, allargamenti stradali o altro. Tra gli interventi figurano la fresatura di posteggi non più necessari, la demarcazione di ogni stallo con pittura blu, la fornitura e la posa di una nuova segnaletica.

Il progetto si basa sull'offerta attuale di posteggi, ridefinendone dei nuovi dove possibile o eliminandone altri perché pericolosi, senza nessun intervento costruttivo di rilievo.

Il tutto in relazione con la proposta parallela di zona 30, nell'ottica di garantire un percorso sinuoso e moderato; dove possibile si é proposta la modifica dell'assetto orizzontale della strada con la disposizione alternata di posteggi.

In alcuni casi tale disposizione comporta una riduzione locale della carreggiata, sempre nel rispetto delle norme VSS.

Questo fornisce tutte le premesse per una moderazione efficace del traffico, consona con le caratteristiche del quartiere residenziale e con il tipo di utenza.

### **2.1 Regolamentazione**

Nell'intento di non penalizzare quei residenti del comparto che per ragioni diverse non dispongono di un numero sufficiente di posti auto privati, come fatto per il comparto centrale, si prevede pure in questo caso l'introduzione di un apposito contrassegno che permetta loro di stazionare con tempo di sosta illimitato.

L'introduzione di questo contrassegno, concesso solo a chi ne dimostrerà l'effettivo bisogno, sarà preceduta da un'Ordinanza che specifica e definisce gli aventi diritto, nonché la relativa tassa.

Il contrassegno non garantisce tuttavia di trovare libero il posteggio, ma permette solo a chi ne é in possesso di sostare oltre i normali parametri di zona: 1 ora nei giorni feriali tra le ore 08:00 e le 11:30 e tra le 13:30 e le 18:00.

Ai fini dell'applicazione del contrassegno sono state considerate **due** zone distinte:

A- Comparto "FRIZZI": comparto incluso tra Via delle Vigne a nord, Via Brione ovest, Via S. Gottardo a sud e Via Crocefisso e sentiero Scorpioli a est

Lo studio effettuato nel 2002 sul rilievo e fabbisogno di posteggi ha evidenziato una **forte carenza** di posteggi all'interno di questo comparto; l'offerta attuale non soddisfa in effetti la domanda di posteggi di corta e lunga durata.

Bisogna comunque rilevare che la forte carenza di parcheggi (oltre 100 unità), segnatamente nei settori del nucleo storico e ad esso adiacenti (chiesa SS Rocco e Quirico e località Frizzi), porta molti residenti ad occupare i parcheggi lungo le strade limitrofe, tra cui Via delle Vigne e Via Cadogno.

offerta attuale: 68 stalli liberi su suolo pubblico  
offerta futura: 68 stalli su suolo pubblico da gestire a zona blu

B- Comparto "CADOGNO": comparto incluso tra Via delle Vigne a nord, Via Brione a ovest, Via S. Gottardo a sud e Via Esplanade e Via Mondacce a est

Lo studio effettuato nel 2002 sul rilievo e fabbisogno di posteggi ha evidenziato che in questo comparto non vi sono gravi problemi di parcheggio.

Il fabbisogno teorico in posti auto per gli insediamenti attuali è compensato dall'offerta in posteggi privati e pubblici esistenti.

Occorre tuttavia sottolineare come l'offerta attuale in posteggi pubblici è appena sufficiente per soddisfare le esigenze normali dei residenti e delle attività presenti nel quartiere.

In effetti, la vicinanza con i commerci e servizi del centro paese, fa sì che parte dei posteggi disponibili sono spesso utilizzati da utenti esterni al comparto per il parcheggio di lunga durata (residenti o impiegati in altri quartieri).

Si segnala che in questo comparto sono coinvolti allo stesso modo dei dipendenti comunali interessati del comparto centrale, anche il personale di Casa Rea ed i docenti di Cadogno.

offerta attuale: 77 stalli su suolo pubblico  
offerta futura: 97 stalli su suolo pubblico da gestire a zona blu

Per quanto attiene all'Ordinanza di parcheggio, onde considerare l'offerta attuale e la forte richiesta di stalli all'interno ed in vicinanza al centro storico, si propone di allestire un'Ordinanza diversa per ogni singolo comparto.

Le due Ordinanze si distinguono fra loro essenzialmente per quanto attiene alla percentuale massima di contrassegni da destinare a residenti e aziende in funzione dei posteggi disponibili.

In questo senso si propone una percentuale più elevata per il comparto Frizzi, dove la necessità di stalli (vedi presenza nucleo Squadra di Mezzo) al servizio di residenti è molto marcata; per contro la percentuale di contrassegni relativa al comparto Cadogno sarà analoga a quanto già proposto per i comparti Remorino e Mezzaro situati a valle di Via S. Gottardo.

## **2.2 Approvazione progetto**

Il progetto di nuova demarcazione a zona blu viene preliminarmente approvato dall'Autorità cantonale competente.

Nel nostro caso, vista la delega a favore della nostra Polizia, il progetto potrà essere direttamente pubblicato sul FUC in base all'Ordinanza sulla segnaletica stradale.

Parallelamente è auspicata un'adeguata informazione pubblica: la popolazione residente nel perimetro di studio dovrà essere convenientemente informata sulle scelte e le finalità del progetto.

Questo per favorire l'accettazione e garantire pertanto il buon funzionamento delle nuove disposizioni di zona.

## **3. PROGETTO "ZONA 30"**

Il progetto presentato dall'ing. Allievi comprende i seguenti aspetti:

- verifica dell'idoneità dell'introduzione di una zona 30 nel comparto d'esame, con l'obiettivo di confermare l'esistenza dei presupposti tecnici e legali richiesti dalle normative in vigore;
- definizione delle misure fisiche d'intervento e di moderazione del traffico, necessarie per garantire il rispetto della segnaletica di zona e la sicurezza generale di tutti gli utenti;
- allestimento dell'incarto, completo di planimetrie e di preventivo costi, per la relativa richiesta di credito d'opera al CC e per la pubblicazione in base alle disposizioni di Legge.

Lo scopo principale della zona 30 è quello di moderare il traffico veicolare, accrescere la sicurezza di tutti gli utenti e migliorare la qualità di vita nei quartieri residenziali.

È fondamentale che la zona si presti allo scopo ricercato già prima della sua realizzazione e per far questo è necessario che:

- il quartiere in esame sia chiaramente delimitato e fornisca l'immagine di un insediamento omogeneo, sia nell'occupazione che nel funzionamento (ad esempio quartiere a carattere residenziale, con negozi, uffici ed aziende artigianali);
- le strade del quartiere considerato devono avere un volume di traffico limitato.

L'introduzione della zona 30 non deve limitarsi alla sola posa di una segnaletica adeguata, ma è fondamentale accompagnare la nuova cartellonistica con misure costruttive complementari di moderazione del traffico, intese a garantire l'effettivo rispetto del limite di velocità in modo più naturale e non come semplice misura di polizia.

Tra queste sono da intendersi:

- modifica dell'assetto viario con restringimenti locali, la posa di isole spartitraffico, la disposizione alternata di posteggi longitudinali;
- 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.

La zona 30 non deve tuttavia essere confusa con le zone d'incontro destinate ad una maggiore protezione: in questi casi la velocità di circolazione è limitata a 20 km/h ed i pedoni hanno la precedenza assoluta.

### 3.1 Rilevamenti

Tra la primavera e l'estate 2007 l'operatore incaricato, unitamente alla Polizia comunale di Minusio e all'UTC, hanno organizzato una campagna di conteggi e di rilevamenti delle velocità di circolazione lungo la rete viaria del comparto, ed in particolare in corrispondenza di 9 sezioni caratteristiche: sono stati rilevati volumi di traffico, velocità di circolazione, ripartizione, incidenti, ecc.

L'analisi dei dati raccolti fornisce le indicazioni e tendenze seguenti:

- Lungo la rete viaria inclusa nel perimetro di studio, i volumi di traffico rilevati sono in genere contenuti e variano tra circa **800 e 2'300 veicoli/giorno** (TGM - nei due sensi di circolazione); si tratta di valori che riflettono le caratteristiche di un quartiere residenziale; il numero maggiore di veicoli è stato rilevato lungo le vie che portano alle scuole elementari (anello Via Cadogno - Via Frizzi - Via Crocefisso).
- Lungo le strade considerate, il  $V_{85}$  (ossia la velocità non superata dall'85 % degli utenti) si situa di regola tra 26 km/h (V3 Via delle Vigne) e 37 km/h (V1 e V2 Via delle Vigne).

In casi puntuali tale velocità è leggermente superiore al limite di 35 km/h suggerito dalle direttive tecniche in materia come soglia oltre la quale è giustificata l'introduzione di una zona 30 (ad esempio lungo Via Frizzi e Via Esplanade dove è stato rilevato un  $V_{85}$  pari a 39, rispettivamente 38 km/h); si tratta in tutti i casi di situazioni puntuali che dovrebbero con ogni probabilità rientrare nei limiti con l'introduzione generalizzata della zona 30 in tutto il perimetro considerato.

La verifica delle velocità di circolazione al termine del 1° anno di prova permetterà di confermare questa tendenza.

- Si osserva che di regola gli utenti che superano o eguagliano i 40 km/h sono una percentuale molto bassa; l'origine di questa situazione è da ricercare nella configurazione della maggior parte delle vie considerate, dove la presenza di un tracciato sinuoso e della presenza di stalli di parcheggio in bordura di carreggiata, come pure l'introduzione della regola della precedenza da destra, costituiscono un importante effetto moderatore.

Sulla base di quanto sopra, si può concludere che il comparto in esame soddisfa tutti i requisiti tecnici e legali richiesti per l'attuazione di una zona 30.

La fattibilità di tale zona è pertanto confermata.

Le velocità di circolazione rilevate confermano che la posa di una segnaletica di zona 30 può essere accompagnata dall'attuazione di misure complementari di moderazione del traffico, intese a garantire l'effettivo rispetto del limite di 30 km/h da parte degli utenti.

Tali misure possono tuttavia essere di natura leggera in quanto il V85 (ossia la velocità non superata dall'85 % degli utenti) è di poco superiore alla soglia dei 35 km/h.

I Servizi cantonali competenti (ing. C. Panzera - Ufficio della segnaletica e delle insegne) hanno espresso il loro consenso al progetto in occasione di alcuni incontri tecnici informali avuti con il progettista, poi formalizzate con il preavviso cantonale dell'11.02.08.

Alcune richieste di modifiche puntuali saranno oggetto di approfondimento in fase di pubblicazione e di allestimento del progetto esecutivo.

La particolarità tecnica specialistica delle opere giustifica l'assegnazione di un mandato esterno di DL secondo norma SIA.

Per i dettagli tecnici che riguardano l'intero progetto rimandiamo alla relazione tecnica del progettista del 22.10.07.

## **4. PREVENTIVO DI SPESA**

### **4.1 Interventi**

Il preventivo di spesa per le due opere **zona blu e zona 30** tiene conto dei seguenti interventi:

- a) demarcazioni diverse:
  - fresatura linea posteggi e mezzeria carreggiata
  - demarcazione nuovi stalli colore blu

- b) segnalazione porte d'entrata:
  - demarcazione di strisce trasversali colore rosa - porfido e pittogrammi "zona 30"
  - TOTEM, elemento di supporto per la segnaletica verticale di zona e relativo cartello
- c) attraversamenti pedonali:
  - rimozione di tutti i passaggi pedonali esistenti perché vietati ai sensi dell'art. 77 cpv. 1 OSStr
- d) precedenza da destra:
  - rimozione dell'attuale segnaletica orizzontale e verticale *STOP o dare precedenza* a favore della regola della precedenza da destra
- e) protezioni pedoni e restringimenti puntuali:
  - posa di appositi paletti flessibili tipo Jislon.

#### 4.2 Costi

Il preventivo, risalente all'ottobre 2007, presenta una precisione di +/-10 % e può essere così riassunto:

Opere di pavimentazione	fr.	23'000.--
Opere di segnaletica verticale	fr.	36'000.--
Opere di segnaletica orizzontale	fr.	54'000.--
Fornitura e posa cubi di calcestruzzo	fr.	9'000.--
Fornitura e posa paletti Jislon	fr.	28'000.--
<hr/>		
Totale opere costruttive	fr.	150'000.--
Imprevisti generali (10 %)	fr.	15'000.--
Onorari di progetto e DL, monitoraggio e rapporto finale	fr.	35'000.--
<hr/>		
<b>Totale preventivo (IVA incl.)</b>	<b>fr.</b>	<b>200'000.--</b>

Maggior spesa per rincaro prezzi rispetto all'ottobre 2007 circa +5 % (+5.2 % per pavimentazione, +4 % segnaletica)

Ne deriva un costo totale di spesa di **fr. 210'000.--**



## 5. CONCLUSIONI

Se il CC accoglierà la proposta municipale (incarto completo di progetto dello Studio d'ing. Francesco Allievi del 22.10.07 composto da planimetrie, relazione tecnica e preventivo) si procederà alla pubblicazione della segnaletica per quanto concerne il progetto zona blu e zona 30 e all'approvazione secondo procedura della Legge sulle strade per quel che riguarda le opere costruttive d'accompagnamento per la zona 30.

Successivamente seguirà la pubblicazione dell'Ordinanza municipale specifica relativa alla gestione della zona blu nel nuovo comparto.

Per ambedue i casi, vista la buona esperienza avuta con il precedente progetto, prima della messa in pubblicazione dei due oggetti, è fondamentale un'informazione pubblica.

A lavori ultimati, per verificare l'efficacia degli interventi proposti e/o per valutare eventuali correttivi o complementi utili anche per poter estendere ulteriormente la zona 30 ad altri quartieri, seguirà anche in questo caso un periodo di osservazione sul comportamento degli utenti.

Ricordiamo che a norma di Legge i conteggi del traffico dovranno essere ripetuti al più tardi dopo un anno dall'attuazione delle nuove disposizioni di segnaletica.

Quanto precede rappresenta un ulteriore ed importante tassello pianificatorio e di gestione degli spazi pubblici, in conformità con gli obiettivi comunali in materia di circolazione veicolare, di pianificazione urbanistica e di protezione dell'ambiente.

Ci teniamo volentieri a disposizione per ogni ulteriore ragguaglio e vi chiediamo di voler

### **RISOLVERE :**

1. Al Municipio è concesso un credito d'opera di fr. 210'000.-- per l'introduzione di una zona blu e di una zona 30 nel comparto Frizzi e Cadogno come da progetto dello Studio d'ing. Francesco Allievi del 22.10.07.
2. L'importo è da iscrivere nel bilancio 2008 alla gestione investimenti; il credito decade se non utilizzato entro due anni dalla presente decisione.

Con la massima stima.

p. IL MUNICIPIO DI MINUSIO  
Il Sindaco:                      Il Segretario:

avv. F. Dafond   avv. U. Donati

**VA PER ESAME E PREAVVISO CONGIUNTO ALLE COMM. GESTIONE + EDILIZIA**