



Comune di Gordola
dicastero Infrastrutture

Messaggio Municipale no. 1411

***Richiesta di un credito di fr. 121'000.-
Campagne 2020 – Zona 30 nel quartiere Campagne***



Messaggio municipale no. 1411

Richiesta di un credito di Fr. 121'000-- per l' istituzione di una Zona 30 nel quartiere Campagne

Gentile signora Presidente,
Gentili signore, egregi signori Consiglieri,

il Municipio vi sottopone per esame e approvazione la richiesta di credito di fr. 121'000.- necessario all' esecuzione di tutte le opere oggetto del presente MM e citate in oggetto.

Premessa

Su mandato del Municipio di Gordola, lo Studio comal.ch, Via Molinazzo 9, 6517 Arbedo - Bellinzona, ha allestito il progetto definitivo per l' istituzione di una Zona 30 nel quartiere Campagne.

Il progetto prevede tutte le modifiche alla segnaletica orizzontale e verticale atte all'introduzione della Zona 30, delle due Zone 20 e ai sensi unici introdotti nel comparto di studio. Unitamente il progetto include la perizia ai sensi dell'Ordinanza federale concernente le zone con limite di velocità massimo di 30km/h e le Zone d'incontro, di verifica della velocità v85 (ovvero il limite di velocità al di sotto del quale circola l'85% dei veicoli in transito rilevati) sulle strade del comparto, necessaria all'autorizzazione della zona introdotta.

Principio

La Zona 30 è definita dall'articolo 22a dell'Ordinanza federale sulla segnaletica stradale (OSStr):

Il segnale "Zona con limite di velocità massimo di 30km/h" (2.59.1) designa le strade in quartieri o in zone residenziali su cui bisogna condurre in modo particolarmente prudente e riguardoso. La velocità massima è di 30km/h.

Obiettivi

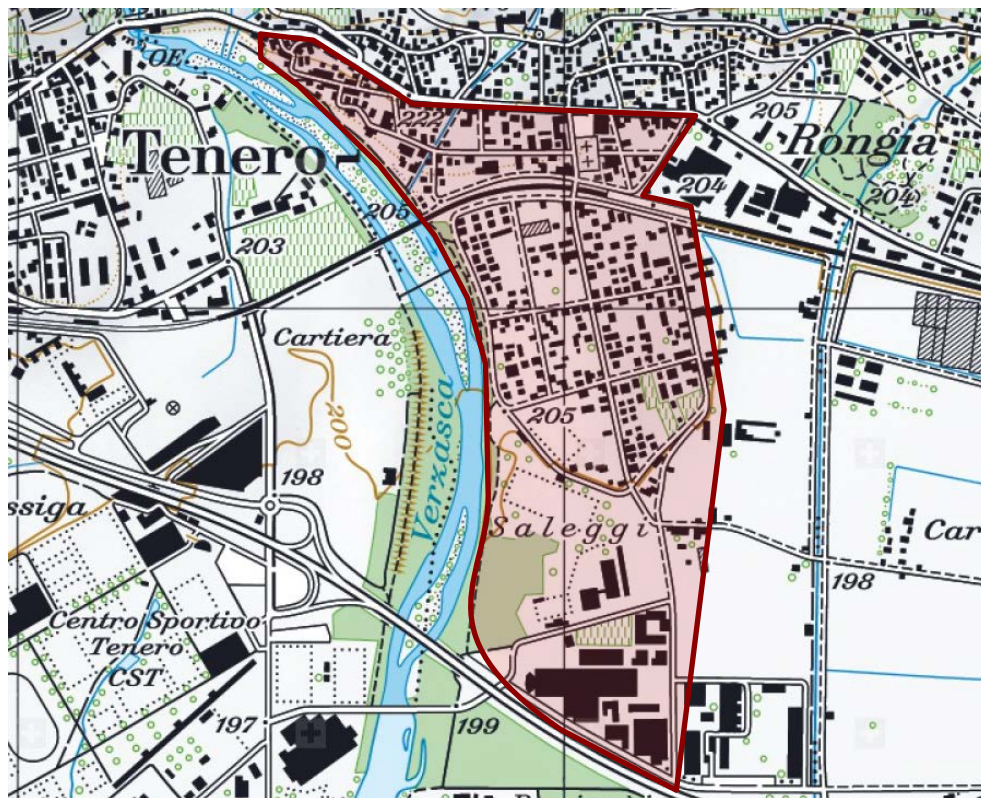
L'istituzione della Zona a 30km/h si pone i seguenti scopi:

- Uniformare la regolamentazione della velocità adattandola alle caratteristiche della zona;
- Permettere una migliore percezione del carattere di quartiere a orientamento residenziale su tutte le strade del comparto;
- Migliorare le condizioni di sicurezza e comfort per i pedoni e in particolare per gli allievi che si spostano sui percorsi casa-scuola e per i fruitori della stazione ferroviaria.



Situazione attuale

Lo studio prende in considerazione la zona a sud della strada cantonale, fino a via alle Gerre (zona industriale, a ridosso della A13).



Perimetro di studio

Il quartiere Campagne, inteso come territorio a sud di Via San Gottardo, ha conosciuto un importante sviluppo insediativo, secondo quanto previsto dal Piano delle zone, ma lo sviluppo delle infrastrutture stradali ha seguito il passo solo parzialmente (in particolare con la sistemazione di Via Centro Sportivo, Piazza Stefano Franscini e Via Pentima). Sono inoltre previsti prossimamente importanti sviluppi che avranno un forte impatto sulla domanda e sull'offerta di mobilità. In particolare è in atto il rifacimento della Via Al Fiume, il rifacimento del Ponte sulla ferrovia, la costruzione della nuova stazione ferroviaria e del quartiere Santa Maria.

L'ambito di studio è prevalentemente a destinazione residenziale, ai cui margini si trovano diversi punti di attrazione. L'estensione e le caratteristiche del quartiere, praticamente sempre pianeggiante, permettono e invitano a favorire la mobilità ciclabile e pedonale.

Oltre all'asse principale di Via San Gottardo, che delimita il comparto di studio a nord, il quartiere è attraversato da Via Centro Sportivo, che oltre a svolgere la funzione di asse centrale del comparto, collega la strada cantonale Via San Gottardo con la zona industriale, i diversi centri formativi (SSIC e SM) e lo svincolo autostradale di Tenero. Le restanti strade hanno, per quanto riguarda il traffico veicolare, unicamente lo scopo di servire i fondi adiacenti.



In relazione al traffico ciclistico si evidenzia la presenza della passerella sulla Verzasca quale elemento di congiunzione con il vicino territorio di Tenero e i suoi punti di interesse (centri commerciali). Essa riveste anche un ruolo importante per il collegamento della Scuola Media. La passerella necessita quindi di essere convenientemente integrata in una rete di percorsi che consentano di muoversi all'interno del Comune tra le zone di residenza e i diversi punti di interesse. Dalla passerella si prevede di sviluppare i collegamenti da un lato verso la stazione con proseguimento verso Riazzino e dall'altro verso la scuola media con la congiunzione al percorso cantonale Bellinzona-Locarno (-Caveragno). Ciò coerentemente con la rete ciclabile regionale definita nel PALoc.

Riguardo ai collegamenti pedonali si evidenzia la presenza della stazione FFS quale punto centrale di origine e destinazione. Da un lato perché il treno è il mezzo di trasporto di molti studenti sia della scuola media che del centro di formazione professionale SSIC, ma anche perché la stazione si trova in posizione favorevole per offrire un servizio molto attrattivo a tutti gli abitanti del comune e ai lavoratori della zona industriale (collegamenti regionali con Locarno, Bellinzona e Lugano/Chiasso, quest'ultimo dal 2020 attraverso la nuova galleria di base del Monte Ceneri).

Altro elemento importante del contesto generale è il fiume Verzasca con la sua area golenale, che costituisce non soltanto un collegamento faunistico tra la valle e il piano, ma anche un'importante area di svago di prossimità. Il suo sviluppo lineare dal nucleo del paese verso le aree verdi in zona campo sportivo / scuole e a seguire fino al Ponte dei Pomodori e oltre verso la foce, permette di muoversi in un contesto naturale di pregio per raggiungere le aree verdi più vaste situate a sud.

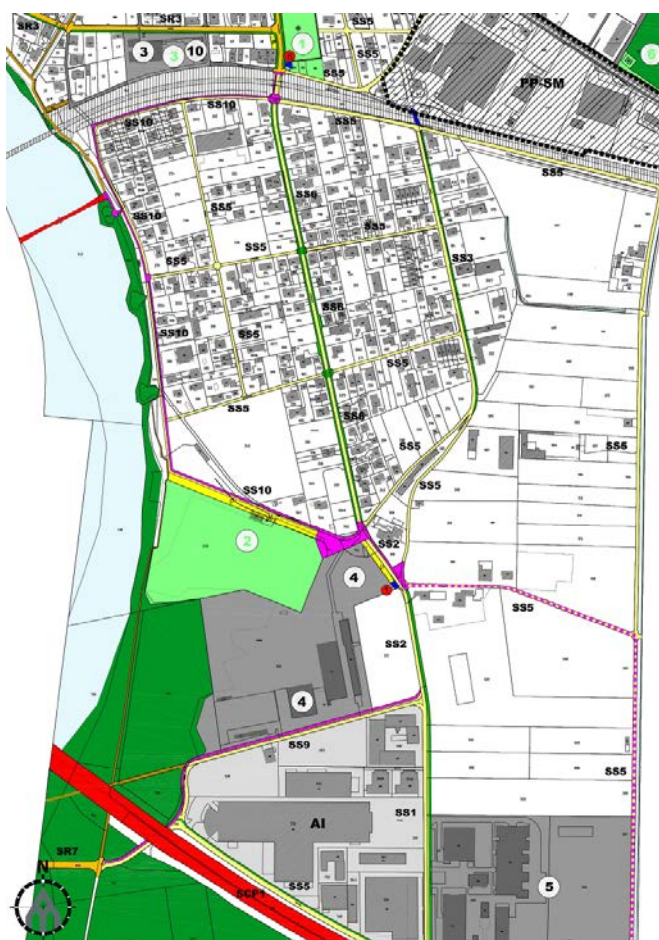
A est del comparto di studio si trova la zona agricola. Anch'essa può avere un interesse di svago, anche se allo stato attuale si presenta meno attrattiva dal punto di vista paesaggistico. È comunque inclusa nel perimetro del PUC Parco del Piano da cui in futuro potrebbero scaturire interventi di valorizzazione.



Caratteristiche della rete viaria

L'intera rete a sud della ferrovia è classificata nel Piano del traffico come strada di servizio, di accesso ai fondi e ad uso del tessuto residenziale. Un ruolo di maggiore importanza è attribuibile unicamente a Via Centro Sportivo, asse di collegamento nord-sud del quartiere. Via Centro Sportivo e Via Pentima (strada di raccolta per l'ambito del quartiere compreso tra Via San Gottardo e la linea ferroviaria), rappresentano anche il collegamento con la strada cantonale e conseguentemente, con l'obiettivo di istituzione di una Zona 30, i due punti centrali di ingresso/uscita dal comparto.

Attualmente il limite di velocità è fissato in 50km/h e le numerose intersezioni presenti all'interno del quartiere sono regolate mediante segnale di stop e demarcazione orizzontale a terra. I calibri stradali, spesso esigui, non consentono però la demarcazione della linea centrale di separazione delle corsie. Per le caratteristiche della maglia viaria e per le destinazioni d'uso insediate, di fatto il quartiere Campagne risulta già attualmente una zona a velocità moderata, con commistione d'utilizzo del sedime stradale da parte delle diverse componenti di mobilità. In questo senso, la formalizzazione di una Zona 30 e delle due Zone 20 proposte migliorerebbe la leggibilità del contesto in cui ci si trova anche da parte di utenti occasionali o che transitano solo raramente dal comparto, incrementando la sicurezza e adeguando le caratteristiche di guida ad un ambito in cui è facile incrociare pedoni e ciclisti.



Estratto del Piano del Traffico



Il Progetto

Zona 30 Km/h

I limiti entro i quali istituire la nuova Zona 30 di progetto sono stati definiti in ragione sia dei rilievi di velocità eseguiti sulle diverse viabilità del quartiere, sia in relazione a considerazioni sull'effettiva utilità o meno dell'intervento di moderazione.

I limiti individuati sono così formalizzati:

- A nord del comparto lungo tutte le viabilità di ingresso/uscita su Via San Gottardo (Via Chiosso, Pentima, dell'Asilo, Centro Sportivo, al Motto, Stazione), in prossimità dell'innesto con la strada cantonale;
- A est in corrispondenza dell'intersezione tra Via Santa Maria e Via Inferno;
- A sud immediatamente dopo il parcheggio esistente su Via Tratto di Fondo, con porte di accesso su Via Santa Maria e Via Saleggi.

A ovest il fiume Verzasca costituisce il limite naturale della Zona 30 introdotta.

Per completezza lo Studio Comal.ch ha proceduto al rilievo delle velocità anche nella zona sud del quartiere Campagne (Via Santa Maria sud, alle Brere, alle Gerre); le misurazioni eseguite evidenziano, per le strade in oggetto, velocità operative di poco superiori a 50km/h. I calibri stradali decisamente più ampi rispetto alla zona nord e la presenza di minori flussi di traffico comporterebbero quindi la necessità di interventi di moderazione nel caso si volesse estendere la Zona 30 anche a questo ambito. Al fine di valutarne l'opportunità o meno, sono stati analizzati i seguenti aspetti:

- Tipologia di attività presenti;
- Attuale connessione pedonale-ciclabile con la zona nord del quartiere Campagne;
- Ev. situazioni di pericolo esistenti.

La zona sud del quartiere Campagne vede la presenza di alcuni edifici scolastici, ma per la maggior parte sono insediate attività artigianali e industriali. Gli assi stradali risultano perciò maggiormente interessati dal passaggio di veicoli pesanti a servizio delle attività economiche. D'altra parte, sia Via Santa Maria (sud) che Via alle Gerre sono attualmente dotate di ampi marciapiedi, che garantiscono collegamenti protetti ad uso dell'utenza pedonale. Non si evidenziano infine particolari situazioni di pericolo esistenti, legate a mancanza di visibilità alle intersezioni o altre casistiche.

Si ritiene poco interessante la realizzazione di importanti interventi di moderazione lungo gli assi della zona sud del quartiere. Si propone quindi di mantenere il limite di velocità 50km/h, senza per questo inficiare l'obiettivo di rendere l'intero quartiere fruibile e sicuro a tutte le categorie di utenza e in particolare per gli studenti che quotidianamente raggiungono le strutture scolastiche presenti.

Anche i collegamenti ad uso degli studenti della Scuola Media, che possono raggiungere agevolmente piazza Franscini e tutta la zona moderata utilizzando i marciapiedi presenti sia su Via alle Brere che su Via Santa Maria ma soprattutto passando all'interno del comparto scolastico, risultano sufficientemente sicuri e adeguatamente dimensionati. Da evidenziare che la posa del portale di inizio della Zona 30 su Via Santa Maria, all'altezza della "Fattoria Pedroia", contribuirà a ridurre ulteriormente le velocità di transito veicolare lungo quel tratto, migliorando di conseguenza anche l'intersezione tra Via Santa Maria e Via alle Brere, in prossimità della Scuola Media.



Zona d'incontro 20 km/h

Il progetto prevede di regolamentare quali Zone di incontro (20km/h) due punti particolarmente sensibili per quanto riguarda l'interazione tra veicoli, pedoni e biciclette: Piazza Francini e il Ponte sulla ferrovia. I due ambiti risultano già attualmente interessati da situazioni di "mescolanza" nell'utilizzo del sedime stradale da parte delle diverse componenti di traffico. Questa segnaletica non farebbe che consolidare giuridicamente una situazione già ampiamente attuata nei fatti.

Istituzione di sensi unici sulle strade interne del comparto

Il progetto prevede una regolamentazione a senso unico per le Vie Campagne, Tratto di Cima, Tratto di Mezzo e Tratto di Fondo (lato est). A queste regolamentazioni si aggiunge la chiusura di Via Tratto di Fondo (lato ovest) in corrispondenza dell'intersezione con Via Tratto di Mezzo, al fine di separare i flussi veicolari di visitatori e fruitori del campo sportivo e del Parco Avventura dal normale transito dei residenti. Questo intervento è propedeutico alla sistemazione di queste strade con un nuovo calibro. Esso consentirà infatti di garantire l'incrocio tra un veicolo e un pedone e/o una bicicletta ed evitare invece l'incrocio di veicoli a quattro ruote, che implicava l'uso obbligato dei piazzali privati per l'incrocio. Inoltre le intersezioni interne, che presentano visibilità ridotta, vengono semplificate.

Rapporto informativo Polizia Intercomunale del Piano – 14.03.2018

Interpellati nel merito del progetto citato, dopo nostra visione, ci permettiamo formulare alcuni spunti che riteniamo importanti tenere in considerazione e che qui di seguito elenchiamo:

- valutare la posa di cartelli con divieto di parcheggio per zona su tutto il comparto;
- valutare la regolamentazione dei parcheggi esistenti limitandone l'utilizzo (zone blu, con parchimetri, ecc..) e questo per permettere una reale rotazione degli utenti;
- valutare la possibilità di creare nuovi stalli di parcheggio ;
- valutare di togliere tutti i cartelli di divieto generale di circolazione con tavola complementare servizio a domicilio permesso in quanto a nostro giudizio, con la nuova segnaletica, risultano superflui;
- valutare la possibilità di creare una corsia pedonale su Via Santa Maria e questo in considerazione della futura sistemazione FFS.

Per altro non abbiamo rilevato nulla degno di segnalazione.

Le considerazioni della Polizia Intercomunale del Piano, saranno valutate in fase di progetto esecutivo.

**Preventivo di spesa**

Come risulta dal preventivo di dettaglio allegato, il costo complessivo degli interventi è pari a CHF. 121'000.- (IVA inclusa);

Ricapitolazione preventivo generale

A. ESPROPRIAZIONI / INDENNIZZI		
1.	Acquisto terreni e diritti	0.00
2.	Misurazioni catastali e iscrizioni a RF	0.00
Totale espropriazioni / indennizzi		0.00
B. COSTI DI COSTRUZIONE		
Descrizione		Totale
111	Lavori a regia	3'000.00
113	Impianto di cantiere	3'000.00
282	Segnaletica stradale: segnali	47'400.00
286	Segnaletica stradale: demarcazioni	8'185.00
	Sistema di segnaletica e informazione	9'960.00
Totale costi di costruzione		71'545.00
Imprevisti (ca. 10%)		7'200.00
Totale inclusi imprevisti		78'745.00
IVA 7.7%		6'063.37
Totale (IVA inclusa)		84'808.37
C. ONORARI E SPESE		
1.	Progettazione definitiva (spese incluse)	9'300.00
2.	Rilievo statistico delle velocità in fase di progettazione	7'800.00
3.	Progettazione esecutiva - DL - Liquidazione (spese incluse)	10'500.00
4.	Rilievo statistico delle velocità a intervento realizzato	6'000.00
Totale onorari e spese		33'600.00
IVA 7.7%		2'587.20
Totale (IVA inclusa)		36'187.20
RICAPITOLAZIONE GENERALE DI SPESA		
A. ESPROPRIAZIONI / INDENNIZZI		0.00
B. COSTI DI COSTRUZIONE		78'745.00
C. ONORARI E SPESE		33'600.00
TOTALE RICAPITOLAZIONE (IVA esclusa)		fr. 112'345.00
IVA 7.7%		fr. 8'650.57
TOTALE PREVENTIVO DI SPESA ARROTONDATO (IVA		fr. 121'000.00

NB.: Margine d'approssimazione ± 10%

Contributi di miglioria

Considerato il carattere delle opere, di natura essenzialmente di polizia / sicurezza pubblica generica e interessanti la totalità delle strade comunali del Quartiere Campagne, le stesse non rispondono al requisito di presunzione di un vantaggio particolare e pertanto non vi sono i presupposti legali per imporre i contributi di miglioria.



Documentazione del progetto

La documentazione del progetto redatta dal progettista è a vostra completa disposizione presso l'Ufficio Tecnico Comunale.

Conclusioni

Con il presente intervento viene istituita una Zona a velocità 30km/h nel comparto Campagne, oltre a due Zone di incontro presso il ponte sulla ferrovia e presso piazza Franscini. È inoltre eseguita l'introduzione dei sensi unici di marcia sulle viabilità secondarie del quartiere;

Conformemente all'ordinanza federale in materia, si analizzano e risolvono le problematiche di sicurezza riscontrate procedendo a una generale messa a norma della segnaletica.

Successivamente all'approvazione di competenza del Consiglio Comunale la procedura prevede la pubblicazione del progetto ai sensi dell'art. 107 dell'Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr).

**Risoluzione**

Considerato quanto sopra esposto, il Municipio v'invita a voler

risolvere:

1. È approvato il Progetto Definitivo "Campagne 2020 – Zona 30 nel quartiere Campagne" datato 22.12.2017, elaborato dallo Studio Comal.ch, Via Molinazzo 9 – 6517 Arbedo - Bellinzona.
2. Al Comune è concesso un credito di fr. 121'000.- per l' istituzione di una Zona 30 nel quartiere Campagne.

Il credito è iscritto a un nuovo conto investimenti del Comune.

3. Il credito è ritenuto valido all'indice del costo della vita al 1° luglio 2018, rivalutato di conseguenza alla data di esecuzione dei lavori.

Ai sensi dell'art. 13 cpv. 3 LOC, è fissato un termine di tre anni decorrente dall'assunzione di valore di cosa giudicata dalla presente risoluzione entro la quale il credito richiesto decade se non sarà utilizzato.

Con ossequio

Per il Municipio:

Il Sindaco
fto. D. Vignuta

Il Segretario
fto. T. Stefanicki

Approvato con risoluzione municipale no.2453 del 18.06.2018
Va per esame alla:
Commissione della Gestione