

**MESSAGGIO MUNICIPALE No.02/2014**  
**richiesta credito di CHF. 850'000.— per gli interventi di moderazione del traffico e messa in sicurezza della strada cantonale che attraversa il nucleo.**

---

Al  
CONSIGLIO COMUNALE  
6948 PORZA

6948 Porza, 8 aprile 2014

**1. SCOPO DEL PROGETTO**

Signore, Signori Presidente e Consiglieri,

preso spunto dai lavori di PGS e PGA (vedi MM no.07/2012 – credito quadro PGS e 03//2014) il Municipio ha deciso di pianificare ed eseguire i necessari interventi di moderazione del traffico e messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali della strada cantonale che attraversa il nucleo.

La zona interessata è quella che si estende dall'altezza dell'intersezione con la salita San Nicolao, fino all'altezza del cimitero di Porza.

Il Municipio ha pertanto affidato allo studio d'ingegneria Ruprecht SA di Lugano l'incarico di redigere la perizia tecnica volta a verificare la fattibilità di realizzare misure di moderazione del traffico all'interno della zona sopra specificata e l'eventuale introduzione di una "Zona 30 km/h", basata sull'Ordinanza federale del 2001 concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone di incontro.

**2. CONTESTO ATTUALE**

Il comparto interessato dallo studio si trova all'interno dei limiti di piano regolatore, parzialmente in centro storico e parzialmente in zona residenziale, ed è caratterizzato da:

- edificazioni contigue e vicoli stretti e accessi carrabili affacciati alla strada cantonale nel nucleo;
- diversi poli di attrazione a lato della cantonale (un ristorante, il Municipio, le fermate dell'Autopostale, la chiesa, il cimitero, il parcheggio pubblico di S.Elena);
- albero secolare "quercus phellos", le cui radici hanno invaso il sedime stradale provocando di fatto un restringimento dello stesso che il Municipio vuole preservare e valorizzare nell'ambito dell'intervento di moderazione;

Nel progetto andranno inoltre inseriti i due passaggi pedonali demarcati con strisce gialle in corrispondenza degli sbocchi del percorso pedonale della salita San Nicolao su via Cantonale: mancando i requisiti normativi che ne giustificano la presenza bisognerà trovare una soluzione praticabile che ne permetta il mantenimento.

### **3. VEICOLI**

Lungo la tratta in studio sono disponibili i risultati dei conteggi e dei rilievi delle velocità di circolazione effettuati nel 2010 dalla Polizia Intercomunale, nei punti di rilievo zona chiesa e zona S.Rocco.

#### Rilievo zona chiesa (entrambe le direzioni)

Periodo di rilievo dal 27.08.10 al 06.09.10

Volume max traffico giornaliero = 3'499 veicoli di cui 146 mezzi pesanti

Volume max orari di punta (da 15.00 a 19.00) = 1156

$V_{50}$  = 34 km/h

$V_{85}$  = 41 km/h

$V_{max}$  = 70 km/h

#### Rilievo zona S.Rocco (entrambe le direzioni)

Periodo di rilievo dal 28.09.10 al 08.10.10

Volume max traffico giornaliero = 3'932 veicoli di cui 137 mezzi pesanti

Volume max orari di punta (da 15.00 a 19.00) = 1327

$V_{50}$  = 34 km/h

$V_{85}$  = 38 km/h

$V_{max}$  = 71 km/h

### **4. PEDONI**

I percorsi pedonali esistenti svolgono fra le altre la funzione di collegamento fra le abitazioni e i centri scolastici di via Trida e quello della SM – Scuole medie con sede a Canobbio.

La strada cantonale, che divide il nucleo in due parti, deve essere obbligatoriamente attraversata dagli utenti per raggiungere i diversi poli di attrazione.

In corrispondenza della fermata dell'Autopostale la strada viene attraversata nell'ora di punta (orari inizio e fine lezioni scolastiche) da gruppi di almeno 20-25 persone.

Nel nucleo vi sono due punti vicino al municipio e vicino alle fermate dell'Autopostale, che ci risultano come i maggiormente utilizzati dai pedoni, soprattutto negli orari di punta (inizio e fine scuola).

L'attraversamento avviene però più o meno diffusamente anche lungo l'intera tratta in punti con poca visibilità.

## **5. LACUNE DI SICUREZZA ESISTENTI**

L'analisi dello stato dei luoghi ha messo in evidenza le seguenti lacune sulla sicurezza:

- La velocità dell'85% dei veicoli,  $V_{85}=41\text{km/h}$  è inferiore al limite di velocità vigente, pari a 50 km/h, la velocità di punta è pari a 71 km/h. Si tratta di casi isolati, non adeguati alle peculiarità del contesto attraversato, che rappresentano un potenziale pericolo per i pedoni.
- I pedoni hanno la necessità di attraversare la strada cantonale per raggiungere i vari poli di attrazione.
- In corrispondenza del vicolo pedonale detta "salita S.Nicolao" l'illuminazione degli attraversamenti pedonali demarcati con strisce pedonali non rispetta le norme vigenti.
- Gli utenti veicolari delle strade di via S.Francesco e di via Torriani non hanno una buona visibilità sulla strada cantonale durante l'immissione su quest'ultima.

## **6. OBIETTIVO E INTERVENTO PROPOSTO**

Con il progetto di moderazione del traffico si vuole ottenere il seguente obiettivo:

- messa in sicurezza dei punti di attraversamento pedonale;
- miglioramento della qualità esistente per gli spazi abitativi, vitali ed economici;
- realizzazione degli interventi parallelamente ai lavori di PGS e PGA.

Sulla base delle informazioni a disposizione, le misure più adeguate risultano essere le seguenti:

- introduzione di una zona 30 nella zona del nucleo, compresa fra la casa comunale e l'incrocio con via Marter;
- creazione di due rialzamenti stradali in corrispondenza degli attraversamenti pedonali demarcati con strisce gialle esistenti in corrispondenza della salita S.Nicolao. Per questi attraversamenti si rende necessario il mantenimento della segnaletica di demarcazione con conformazione alle norme di legge vigenti.

L'attuazione della ZONA 30 è da coadiuvare (cfr. opuscolo tecnico dell'UPI "Zone 30 all'ora") con misure d'intervento atte a creare le condizioni per cui il conducente rallenti in modo naturale per la natura stessa della struttura e indipendentemente dalla segnaletica. A tal proposito occorre precisare che il tracciato nel nucleo costituisce già di per sé una moderazione delle velocità di circolazione.

Di seguito vengono elencati i possibili interventi di accompagnamento. Si tratta di misure d'intervento "educative" che dovrebbero influire sul comportamento dell'automobilista nel contesto attraversato, in particolare:

- La segnalazione di porte di entrata al comparto mediante sopraelevazione della carreggiata in corrispondenza dell'incrocio con Via Marter e la creazione di un'aiuola in corrispondenza del restringimento provocato dall'albero esistente (*quercus phellos*), zona 30 metri dopo il secondo curvone, in direzione Comano.
- La realizzazione allo scopo di moderazione della velocità di altri due rialzamenti della sede stradale, uno in corrispondenza del Municipio e l'altro nella zona adiacente al mappale 79, (altezza proprietà Sonvico – Fontana di Piazza Buzzi);
- La demarcazione della pavimentazione con la scritta "zona 30" alle porte di entrata e la ripetizione del 30 all'interno della zona;
- Onde valorizzare il nucleo, il rifacimento della sede stradale in asfalto e il marciapiede con pavimentazione pregiata in cubetti di granito facendo così percepire maggiormente il nuovo contesto di zona 30;
- La creazione di fasce laterali della larghezza 0.50 m con pittura strutturata color rosso che costituiscono restringimenti ottici;
- La creazione di due restringimenti del campo stradale a 5.20m mediante allargamento del marciapiede, in corrispondenza dei punti di attraversamento "Municipio" e "fermata dell'Autopostale";
- L'attraversamento della fermata dell'Autopostale, in una zona sensibile nella vicinanza della scuola di via Trida, viene previsto con segnaletica ufficiale (strisce gialle);
- Le fermate dell'autopostale sono previste all'interno della carreggiata (quindi di tipo 3 secondo Norma VSS 640880) con possibilità degli stessi di invasione del marciapiede per consentire l'incrocio tra veicoli;
- Mantenimento del diritto di precedenza della strada principale su quelle secondarie, ciò considerato che la visibilità delle strade secondarie è insufficiente e non ottenibile con oneri ragionevoli.

Il concetto di moderazione del traffico comprende anche l'attraversamento pedonale su rialzamento della sede stradale esistente in corrispondenza di Salita della Cappelletta (realizzato nel 2011 in accordo con i responsabili cantonali nell'ambito dei lavori di rifacimento della pavimentazione stradale), che garantisce la continuità dei percorsi casa scuola e già rispetta le prescrizioni delle normative vigenti.

## **7. STIMA COSTI**

Di seguito vengono riportati i costi per l'introduzione di una zona 30 e per tutti gli interventi di soprastruttura che si intendono effettuare nella tratta in questione.

Si tratta del rifacimento della pavimentazione pregiata dei marciapiedi e del completo rifacimento della pavimentazione del sedime stradale (selciati, delimitazioni, pavimentazioni).

Preventivo di massima (+/- 20%)

<b>Pavimentazione sede stradale in asfalto</b> (considerato doppio strato 7+3 cm)	CHF ca. 310'000.00
<b>Pavimentazione pregiata marciapiede</b> (dadi porfido o granito)	CHF ca. 200'000.00
<b>Bordure stradali</b> (tutto nucleo)	CHF ca. 50'000.00
<b>Segnaletica orizzontale e verticale</b> (incluso fasce laterali stutturate)	CHF ca. 20'000.00
<b>Illuminazione stradale</b> (importo stimato)	CHF ca. 80'000.00
<b>Oneri diversi</b> (Onorari, imprevisti)	CHF ca. 130'000.00
<hr/>	
<b>TOTALE COMPLESSIVO (IVA esclusa)</b>	<b>CHF 790'000.00</b>
<b>IVA (8%)</b>	<b>CHF ca. 60'000.00</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO (IVA inclusa)</b>	<b><u>CHF ca. 850'000.00</u></b>

**Il totale preventivato ammonta pertanto a CHF. 850'000.-- (IVA inclusa)**

L'Esecutivo ha ritenuto di richiedere uno specifico credito, considerato che l'investimento consentirà di dare una risposta concreta ai problemi di sicurezza all'interno del nucleo (attraversamento della via Cantonale) che da diversi anni preoccupa la nostra comunità. Purtroppo, essendo una strada cantonale, l'autonomia comunale è limitata e l'attuale progetto ha dovuto per forza ottenere l'avallo della sezione della Divisione delle costruzioni.

L'entità dell'investimento e le considerazioni di ordine finanziario, quale in particolare l'incidenza economica per il Comune, oneri conseguenti l'investimento (interessi e ammortamenti) sono sicuramente sostenibili per la gestione comunale. L'investimento sarà gestito tramite la liquidità oppure con un prestito alle migliori condizioni di mercato. La richiesta di credito non ha particolari ripercussioni sul conto economico del nostro Comune.

Con queste premesse chiediamo al Consiglio Comunale di voler

**risolvere:**

**Sono approvati i progetti di massima e i preventivi di spesa relativi agli interventi di moderazione del traffico e messa in sicurezza della strada cantonale che attraversa il nucleo.**

**E' concesso il credito di CHF. 850'000.— (IVA inclusa) per la realizzazione delle opere suindicate, da addebitare al conto degli investimenti del Comune ed ammortizzato secondo i disposti delle norme della LOC;**

**Il credito ha la validità di 3 anni dalla sua approvazione. Il finanziamento avverrà tramite la gestione corrente o con un prestito alle migliori condizioni di mercato. Il Municipio è autorizzato a procurarsi il credito;**

**In linea di principio la partecipazione cantonale sarà del 50% delle opere sussidiabili, l'arredo urbano non è sussidiato. A consuntivo saranno eseguiti i relativi conteggi, l'eventuale sussidio andrà in diminuzione del credito concesso.**

**I crediti di investimento diventano esecutivi con la notifica alla SEL – Sezioni enti locali, come ai disposti dell'art.205 cpv.2 LOC;**

**Il credito decade, in caso di mancato utilizzo, entro tre anni dalla data di concessione da parte del Consiglio comunale, (art.13 cpv.3) LOC.**

Cordiali saluti.

PER IL MUNICIPIO  
Il Sindaco: Franco Citterio  
Il Segretario: Walter De Vecchi

**Allegato: planimetria**

Va per esame e rapporto:

<input checked="" type="checkbox"/>	Commissione della gestione
<input checked="" type="checkbox"/>	Commissione dell'edilizia
<input type="checkbox"/>	Commissione delle petizioni e legislazione