



Città
di Locarno

M.M. NO. 14 CONCERNENTE LA RICHIESTA DI UN CREDITO DI CHF 140'000.— PER LA SPERIMENTAZIONE DELLA NUOVA GESTIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE NEL QUARTIERE DI CITTA' VECCHIA.

Locarno, 17 gennaio 2025

Al Consiglio Comunale
LOCARNO

Gentile Signora Presidente, gentili signore, egregi signori Consiglieri Comunali,

con il presente messaggio municipale vi sottoponiamo un credito volto ad effettuare una sperimentazione della durata di alcuni mesi per una differente gestione del traffico veicolare sulle principali vie del centro storico, segnatamente in via delle Monache, via Borghese e via Cittadella.

PREMESSA

Il PVL e l'Ora H

L'apertura della galleria Mappo-Moretina il 13 giugno del 1996 ha cambiato in modo radicale il sistema viario dell'agglomerato urbano, dando lo spunto per tutta una serie di interventi sulla rete stradale nel suo insieme. Quest'opera da mezzo miliardo di franchi ha rappresentato il punto centrale del Piano viario del Locarnese (PVL), avviato vent'anni prima con i primi crediti relativi ad alcune tratte stradali tra Ascona e Locarno, rispettivamente tra lo Stradonino e Mappo, cui è seguito quello inerente la galleria del Cantonaccio.

Al momento dell'avvio dei lavori per la galleria, ci si è resi conto che la sua semplice apertura al traffico non avrebbe portato i benefici auspicati, se non si coglieva l'occasione per mettere mano alla rete viaria interna, con tutta una serie di misure. Nel 1989 è quindi stata costituita la Commissione intercomunale dei trasporti (CIT), che ha assunto quale primo incarico l'allestimento del Piano dei trasporti Locarnese e Vallemaggia (PTLVM), uno strumento che possiamo considerare antesignano degli attuali Programmi d'agglomerato.

Il PTLVM è stato a sua volta una pietra miliare nella definizione di una concezione regionale della mobilità, senza però limitarsi allo stretto contesto delle vie di collegamento, ma definendo un concetto di sviluppo territoriale denominato "Incontro". Senza dilungarsi oltre,



vale giusto la pena di ricordare che i risultati di questo lavoro sono confluiti in una serie di schede del Piano direttore cantonale a partire dalla M2.

A breve termine, il PTLVM ha permesso di inquadrare delle misure da mettere in atto contestualmente all'apertura della galleria (Ora H) o negli anni immediatamente successivi (Ora H+). A grandi linee, gli assi d'intervento sono stati:

- l'incanalamento dei flussi di transito sugli assi principali che si ricollegano alla galleria;
- diverse misure di moderazione del traffico nel centro urbano;
- una politica dei posteggi pubblici coordinata;
- un rafforzamento significativo del trasporto pubblico su chiave locale e regionale, concretizzatasi nella campagna definita *Onda Verde*.

Le misure messe in campo a livello regionale per quella fase (Ora H e Ora H+) erano in totale 34 (16 nella zona centrale) e la maggior parte di queste è stata implementata progressivamente. Sul nostro territorio, possiamo citare in primis il nuovo collegamento autostradale verso il centro, la rotonda di Piazza Castello e la concentrazione del traffico veicolare principale su via Orelli, per destinare la via Luini al trasporto pubblico. **Un'altra misura evidenziata a più riprese nei documenti dell'epoca è la chiusura al traffico di transito della Città vecchia.**

Questa chiusura non ha mai avuto luogo, per motivi di cui si dirà in seguito, ed ha suscitato molte reazioni, sia da parte dell'Autorità cantonale, sia sul piano locale, creando delle frizioni che si sono protratte per diversi anni. Va tuttavia precisato che ciò non ha inficiato l'esito positivo dell'apertura del nuovo tunnel per rapporto al traffico interno all'agglomerato e alla realizzazione di numerose opere destinate a favorire la mobilità lenta e il trasporto pubblico, processo questo che continua tutt'ora con le misure previste dal Programma d'agglomerato. A livello tecnico c'è comunque sempre stato il convincimento che il potenziale della galleria non sia mai stato sfruttato appieno.

La mancata chiusura e le successive misure di moderazione

Dopo avere valutato una serie di possibili varianti, la modalità scelta per implementare tale misura era stata la formazione di un blocco stradale all'uscita da Piazza Sant'Antonio verso via Vallemaggia, con la posa di paracarri a scomparsa che potevano essere gestiti in occasioni particolari, oppure nei casi di emergenza. In buona sostanza, l'asse di via Cappuccini – via Borghese non veniva pedonalizzato, ma si puntava invece a disincentivare il transito verso il quartiere Campagna, Solduno e la Vallemaggia, obbligando gli automobilisti a risalire su via ai Monti, oppure a scendere verso l'ospedale, per poi uscire all'incrocio delle 5Vie. Oltre a temere manovre azzardate nel primo tratto di via ai Monti per ridiscendere verso via Vallemaggia, il Municipio temeva allora di scaricare verso le strade intorno al nosocomio un traffico eccessivo e nocivo per la tranquillità della zona. Una valutazione tecnica aveva in effetti evidenziato un incremento del numero di veicoli in transito, dati questi però oggetto di dibattito dal punto di vista della loro interpretazione.

Essendo comunque un intervento di valenza comunale, il Municipio ha mantenuto la sua posizione anche negli anni successivi. Tuttavia, sono stati progressivamente attuati degli interventi di moderazione del traffico che possiamo brevemente riassumere:

- l'introduzione della Zona d'incontro nella parte ovest del Centro storico, misura scaturita da un processo partecipativo fondato sull'Agenda 21 locale, svolto in stretta relazione con la Pro Città Vecchia;
- l'introduzione della Zona 30 nella parte est del Centro storico, a partire dal confine con Muralto, che ha a sua volta introdotto lo stesso regime nella parte alta del suo territorio;
- la riduzione puntuale degli stalli di parcheggio (ad esempio in una serie di piazze del nucleo) e l'inversione degli stop e delle precedenza lungo l'asse principale di transito, segnatamente agli incroci con via Cittadella, via Vallemaggia-via ai Monti e via Simen.

L'efficacia di queste misure sulla riduzione del traffico di transito non è mai stata confermata in maniera certa dai dati in nostro possesso che evidenziano ancora la presenza di un numero importante di veicoli che non hanno un'attinenza diretta con il quartiere che attraversano. La maggior fruizione dello spazio pubblico è invece a nostro avviso indiscutibile, ad immagine di quanto avviene in modo particolare in Piazza Sant'Antonio.

ASPETTI PIANIFICATORI E URBANISTICI

Il Piano degli spazi pubblici del Centro storico

Nell'ambito della revisione del Piano particolareggiato del Centro storico (PRP.CS) il Municipio aveva vagliato una serie di opzioni per l'attribuzione della destinazione da assegnare ai vari spazi pubblici di questo quartiere.

Anche in quell'occasione si è dibattuto a lungo sull'opportunità o meno di chiudere al transito la Città Vecchia, rispettivamente sulle modalità di attuazione di questa misura nel contesto della concretizzazione del Piano viario cittadino. Ricordiamo infatti che questo strumento non ha ancora terminato la sua procedura di approvazione, proprio in virtù delle discussioni sorte sull'organizzazione viaria del comparto centrale della Città, rispettivamente sulla gestione del traffico fermo, con la relativa rete di parcheggi.

A prescindere da ciò, il Municipio nel 2015 non aveva voluto sancire la pedonalizzazione della Città Vecchia nel suo complesso, mantenendo quindi la circolazione veicolare, seppur in forma limitata, sui principali assi interni del quartiere, con particolare riferimento alle vie Cittadella, Borghese, Cappuccini e delle Monache.

La successiva procedura, dopo l'adozione molto veloce da parte del Consiglio Comunale che si era espresso nella sua seduta del 21 marzo 2016, aveva condotto all'approvazione del Consiglio di Stato nel luglio 2020.

Ci sembra importante precisare la definizione attribuita agli spazi pubblici dal profilo del loro utilizzo, segnatamente per ciò che concerne il piano citato in precedenza e qui rappresentato.



La colorazione viola più chiara evidenzia “l’area di circolazione veicolare limitata”, mentre quella più scura è definita “area di circolazione pedonale con circolazione veicolare a titolo d’eccezione”.

La variante al terreno Balli

Come noto, nel 2016 la Città ha acquistato, per un importo di fr. 6 Mio, il mappale 4848, definito quale “terreno Balli”, dando seguito così ad una serie di forti sollecitazioni per preservare questo fondo dalla possibile costruzione di un edificio abitativo, nel rispetto dei parametri definiti nel relativo PRP.CS. Vale infatti la pena di ricordare che il mappale 4848 si trova tutt’oggi nella Zona di risanamento conservativo con possibilità di aggiunte o nuove edificazioni. Va anche detto che già al momento dell’acquisto il Municipio aveva espresso chiaramente l’intenzione di trasformare il terreno in parco pubblico, con l’inserimento di un’autorimessa interrata che avrebbe poi portato alla cancellazione di una quarantina di posteggi in superficie, lungo le strade adiacenti alla futura struttura. Il dibattito durante la seduta del Legislativo si è in effetti incentrato molto sulla futura destinazione del fondo e sulle modalità di riqualifica e di utilizzo delle aree che sarebbero state se del caso liberate dagli stalli di parcheggio, ma è stato pure espresso da parte di alcuni Consiglieri comunali l’auspicio di andare in direzione di una pedonalizzazione del quartiere. Il dibattito è ripreso 3 anni dopo, al momento della presentazione del Messaggio municipale relativo alla variante di piano regolatore finalizzata a concretizzare quanto l’Esecutivo aveva già espresso. La variante era in ogni caso stata adottata a larga maggioranza, ma ancora una volta era stato chiesto al Municipio di affrontare in modo più approfondito la gestione del traffico nel Centro storico. Si pensa in modo particolare all’eliminazione dei posteggi in superficie, tema questo che è stato adeguatamente considerato nell’ambito della variante, visto che saranno

soppressi oltre 40 stalli di parcheggio nel comparto centrale del quartiere. Proprio nelle scorse settimane è giunta la risoluzione del Consiglio di Stato che ha approvato la variante.

La riqualifica degli spazi pubblici

Pur non toccando direttamente il comparto che ci interessa, il progetto *La nouvelle belle époque* segna sicuramente una svolta significativa nella concezione dello spazio pubblico quale elemento qualificante e fondamentale per il benessere della popolazione.

Si tratta infatti di definire un concetto unitario che consideri le peculiarità delle singole aree interessate, per poi operare quegli adattamenti che tengono conto della loro destinazione. Il progetto ha poi un influsso significativo sulla fruizione veicolare delle aree interessate, rispettivamente deve tenere conto delle necessità legate alla loro accessibilità. In ogni caso, questo progetto determina una differente percezione della relazione con la Città Vecchia, partendo dalla nuova conformazione dello spazio in largo Zorzi, ma anche pensando agli interventi di riqualifica di via F. Rusca e della sua connessione verso via alla Motta, rispettivamente all'adattamento degli imbocchi delle vie che da piazza Grande risalgono verso il Centro storico.

Nel caso della Città Vecchia, il concetto unitario si fonda già ora sull'utilizzo preminente dei dadi in porfido, con l'eccezione di alcuni collegamenti nord-sud, di p.tta de' Capitani e di piazza Sant'Antonio. Tuttavia, manca ancora una visione chiara per quanto concerne la riqualifica di via Borghese e via Cappuccini, ma soprattutto per l'arredo di tutti questi spazi, inclusi quelli che, con la creazione del futuro autosilo al parco Balli, verranno liberati dai posteggi.

Il Municipio è intenzionato ad affrontare il tema una volta che verrà chiarito in via definitiva il quadro pianificatorio e viario dell'interno comparto.

LA GESTIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE

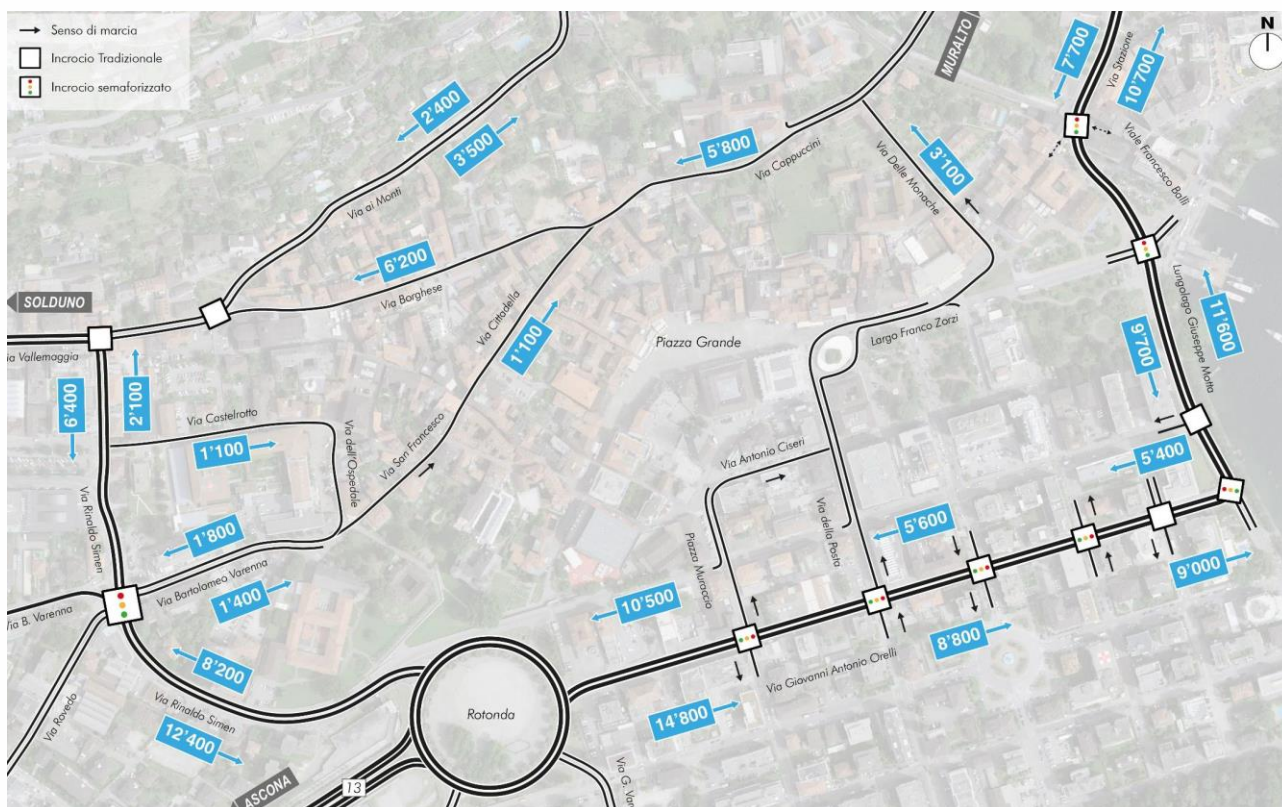
Riprendendo a quanto evidenziato nelle premesse, il Municipio ha discusso a lungo sulla gestione della viabilità in questo delicato comparto, partendo dall'assunto che il reticolo stradale del Centro storico non è concepito per continuare ad accogliere i flussi di traffico che caratterizzano l'asse di via Borghese e via Cappuccini, come pure la via delle Monache. Non da ultimo, anche se il flusso di traffico non è così elevato, abbiamo voluto valutare la gestione della via Cittadella per rapporto alla situazione attuale. Il lavoro, affidato ad uno studio d'ingegneria del traffico, è partito da un'analisi generale dei dati di rilievo del traffico, per poi definire delle possibili soluzioni che tengano conto delle esigenze di accesso al quartiere, rispettivamente dell'impatto sull'intera rete stradale ed in particolare sugli assi di transito principali dalla stazione FFS, fino alla rotonda di piazza Castello.

I dati di partenza

Riferendoci in modo specifico alle tratte stradali citate in precedenza, rileviamo i seguenti dati di partenza:

1. **Via delle Monache** accoglie un traffico medio giornaliero di circa 3'100 veicoli, in massima parte indirizzati verso est, lungo via Cappuccini. Viene quindi utilizzata principalmente da coloro che vogliono evitare il transito sull'asse principale via Orelli-lungolago Motta-viale Balli.
2. **Via San Francesco/via Cittadella** accoglie un traffico medio giornaliero di 1'100 veicoli, in massima parte con origine destinazione la Città Vecchia stessa. Una parte del traffico è legata alla ricerca di un parcheggio interno al quartiere.
3. **Via Borghese** accoglie un traffico medio giornaliero di circa 6'200 veicoli, in provenienza da Muralto e diretti verso ovest. Si registra una forte componente di transito attraverso il quartiere (quindi con origine-destinazione al di fuori del comprensorio), **misurata sull'ordine del 70%**, con l'intento di evitare l'asse principale viale Balli-lungolago Motta-via Orelli. Come detto, le misure messe in atto fino ad ora non hanno inciso in modo significativo sulle abitudini degli automobilisti.

I dati sono riassunti nello schema sottostante:



Il Municipio ha fissato in partenza degli obiettivi chiari per lo studio, in modo da verificarne la fattibilità, segnatamente:

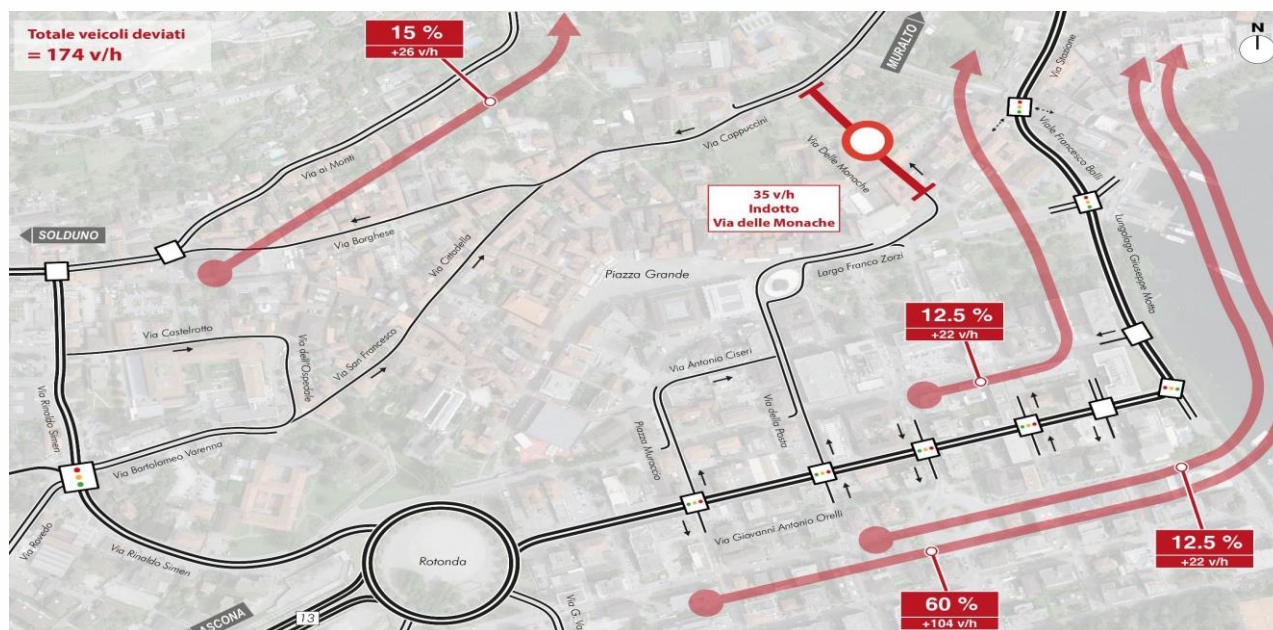
- La chiusura di via delle Monache al traffico di transito (solo confinanti autorizzati);
- Una limitazione restrittiva per fasce orarie (e giorni) al transito su via Cittadella;
- La chiusura di via Borghese al traffico veicolare di transito, con conseguente limitazione anche per via Cappuccini, garantendo però sempre l'accesso a chi vive, lavora o si ferma in Città Vecchia.

Le verifiche richieste tengono conto della futura presenza dell'autosilo al Parco Balli, con l'eliminazione dei parcheggi in superficie.

La proposta ed i risultati

Le simulazione svolte per vedere l'effetto delle singole misure ha permesso di chiarire in che misura il traffico presente attualmente su queste arterie si trasferisce su altri assi ed in modo particolare su quello principale che è stato esaminato in modo dettagliato, tra la rotonda di piazza Castello e la stazione FFS a Muralto.







Per quanto concerne via delle Monache, la simulazione parte dal presupposto che ca. il 15% del traffico, segnatamente quello con destinazione la zona collinare, si orienterà verso Locarno Monti, mentre gli altri confluiranno su via Orelli, oppure direttamente sul lungolago Motta, a seconda del loro punto di partenza. Si pensa ovviamente in modo particolare a quelle persone che lavorano in centro o nel quartiere Nuovo e che risiedono negli altri Comuni dell'agglomerato urbano. Lo schema che segue mostra i relativi valori:



Per la chiusura parziale di via San Francesco-via Cittadella si osserva dapprima che sono state definite due varianti con orari e giorni di chiusura differenti. Si tratta di valutare se con

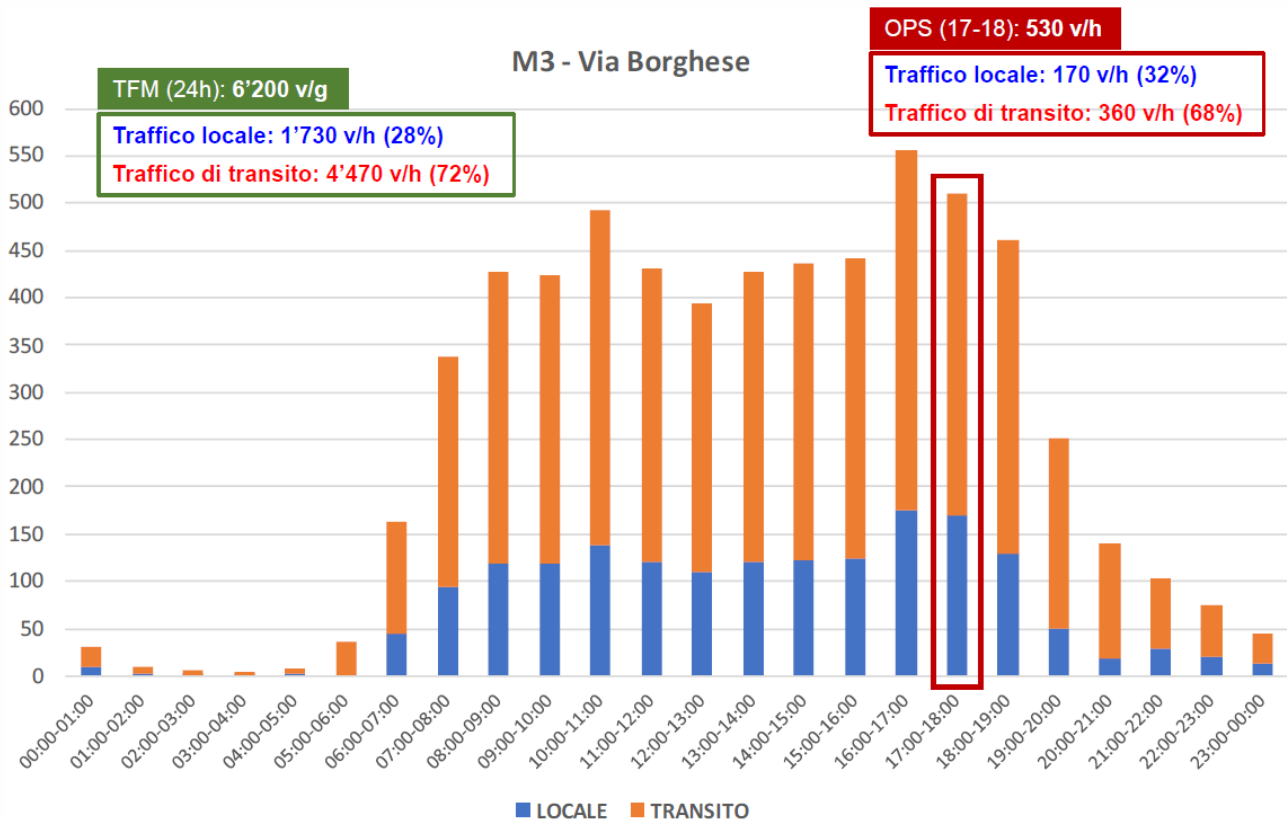
una corretta ponderazione degli interessi valga di più la pena di contenere il traffico durante la giornata, oppure se si punta sulla limitazione serale/notturna e nei fine settimana, verificando l'impatto su residenti e commerci: di primo acchito, il Municipio vede in modo più favorevole la chiusura serale/notturna, abbinata a quella del fine settimana e dei giorni festivi, nei momenti quindi dove la fruizione di questi spazi risulta più interessante. Si potrebbe anche pensare ad una gestione stagionale, differenziando tra estate e inverno.

Dallo schema sottostante, si evidenzia in modo chiaro che la chiusura di via delle Monache comporta un aumento tutto sommato sostenibile del tempo di percorrenza sulla tratta presa in esame, mentre la misura concernente via San Francesco-via Cittadella ha un impatto essenzialmente locale, senza ripercussioni significative sul resto della rete viaria, ritenuto che negli orari o giorni di chiusura, l'ingresso a via Borghese sarà obbligatoriamente da est.

SCENARIO DI CHIUSURA	SCELTA OPERATIVA	MODALITÀ DI CHIUSURA	RIPORTI DI TRAFFICO	EFFETTI SU RETE VIARIA PRINCIPALE
Via delle Monache	Eliminare traffico parassitario ad eccezione dei residenti/confinanti > servizio domicilio permesso	 Eccezioni: servizio a domicilio permesso 	Totale veicoli devianti TFM: 3'100 v/g OPS: 170 v/h Riporto su Via Orelli (dir. Stazione FFS) TFM: 2'700 v/g OPS: 150 v/h	<ul style="list-style-type: none"> • Misura ritenuta sostenibile • Leggero peggioramento condizioni di viabilità lungo l'asse principale, impatto poco percettibile (livelli di servizio attuali confermati, aumento sostenibile tempi di percorrenza) Ovest > Est +1min 20s • Importanti benefici a livello di riqualifica dello spazio pubblico
Via San Francesco / Via Cittadella 2a <i>09:00 - 18:00</i>	Ridurre flusso di veicoli all'interno del Centro storico durante le ore di maggior presenza di pedoni/visitatori/fruitori	 dalle 09:00 alle 18:00 Eccezioni: servizio a domicilio permesso 	Totale veicoli devianti TFM: 600 v/g OPS: 60 v/h Riporto su Via Orelli (dir. Stazione FFS) TFM: 480 v/g OPS: 20 v/h	<ul style="list-style-type: none"> • Misura ritenuta sostenibile • Riporto su Via Orelli ininfluenza • La gestione del traffico del Centro storico resta un tema locale • Favorisce attrattività, sicurezza e fruibilità pedonale del centro storico durante l'apertura dei commerci
Via San Francesco / Via Cittadella 2b <i>18:00 - 07:00</i> <i>+24h/24h</i> <i>sabato/domenica/festivi</i>	Ridurre flusso di veicoli all'interno del Centro storico durante le ore serali/notturne + fine settimana e festivi	 da Lunedì a Venerdì dalle 18:00 alle 07:00 e Sabato-Domenica-Festivi ECCEZIONI: - servizio a domicilio 	Totale veicoli devianti TFM: 300 v/g OPS: 200 v/h Riporto su Via Orelli (dir. Stazione FFS) TFM: 200 v/g OPS: 0 v/h	<ul style="list-style-type: none"> • Misura ritenuta sostenibile • Riporto su Via Orelli ininfluenza • La gestione del traffico del Centro storico resta un tema locale • Favorisce fruibilità e tranquillità alle terrazze / bar durante la sera, la notte, i giorni festivi e i fine settimana

Lo studio ha quindi evidenziato delle misure concrete di limitazione che si fondano in massima parte sulla posa della corretta segnaletica di disciplinamento del traffico. Si tratta in definitiva di agire con delle misure di polizia, ritenuto che nel caso della via Borghese è necessario adottare delle soluzioni tecniche più complesse, per permettere la corretta applicazione del nuovo regime stradale

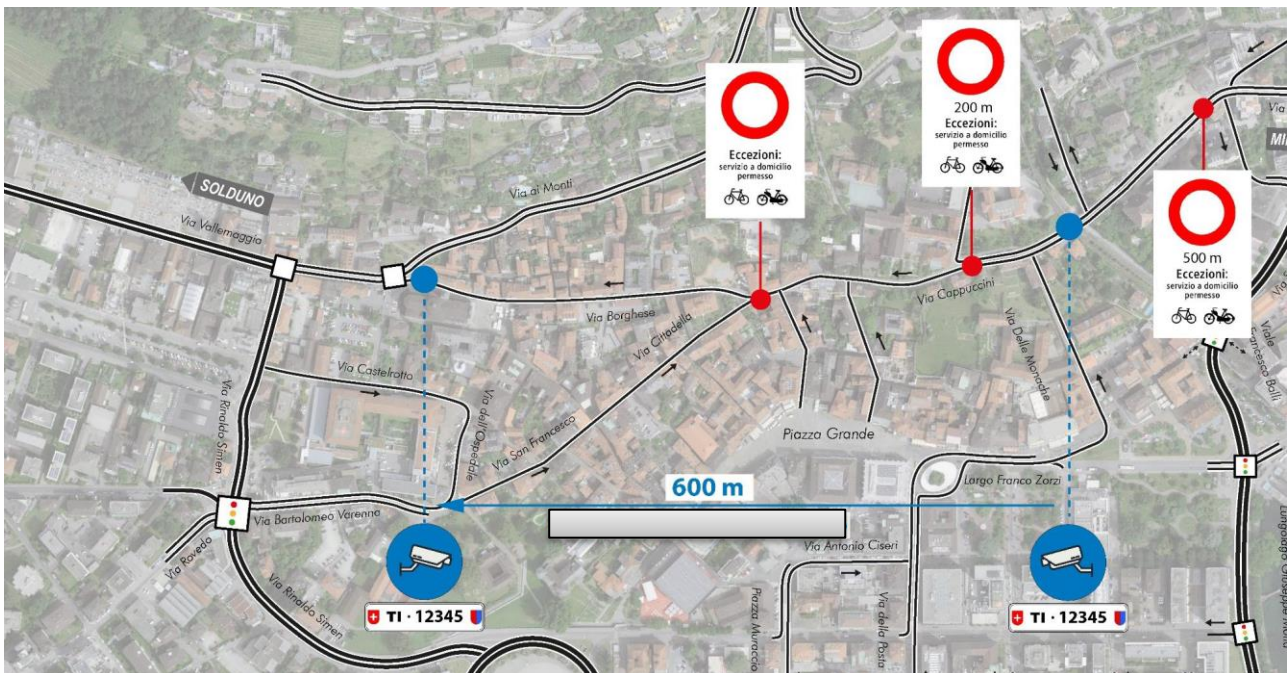
Proprio in merito a via Borghese, vale la pena di descrivere meglio la situazione di partenza per quanto concerne il forte impatto del traffico di transito, per rapporto all'effettiva necessità di accesso al quartiere. Nel grafico sottostante sono raffigurati i rispettivi valori sull'arco della giornata:



Nelle valutazioni svolte nel corso dello studio, sono state vagliate diverse ipotesi di gestione del traffico che non impedissero agli utenti di Città Vecchia (abitanti, clienti, avventori, commercianti) di accedere in modo controllato al comparto, considerando pure la futura presenza dell'autosilo sotto il parco Balli, elemento fondamentale per permettere di recuperare spazi pubblici lungo strade e piazze. Si è quindi immaginato di bloccare l'imbocco di via Borghese e di creare un doppio senso lungo via Borghese, a partire dall'incrocio con via ai Monti, rispettivamente di gestire l'intero asse con dei semafori che permettessero un traffico alternato già a partire da via Cappuccini. Oltre a rendere macchinosa la regolazione del traffico nel suo insieme, si vedrebbe ostacolato anche il transito della linea bus che attraversa il quartiere in direzione est-ovest.

La proposta giunta dallo specialista è quindi quella di una segnaletica di divieto di accesso all'altezza del nodo di via Borghese-via Cittadella-via Cappuccini, accompagnata dalla posa di videocamere per la lettura delle targhe all'entrata e all'uscita della tratta stradale che si intende controllare. Per evitare manovre di svolta in corrispondenza di via Marcacci,

andrebbero posati dei segnali avanzati già a partire dal territorio di Muralto, così da deviare il traffico in direzione della stazione FFS. Lo schema sottostante ne riassume i principi.

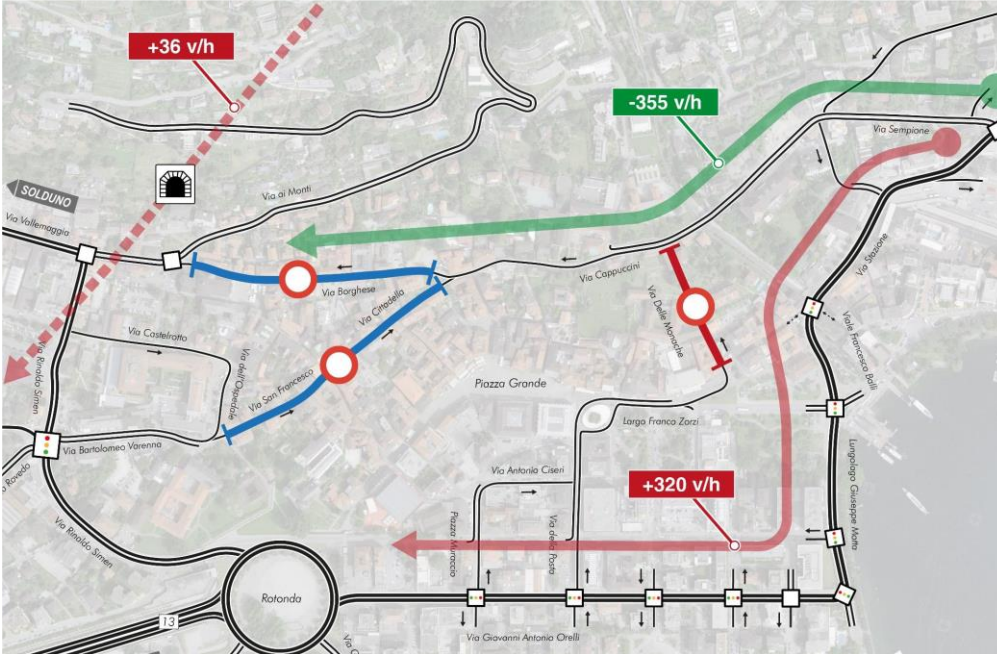


Il rilievo con telecamere permetterà di individuare coloro che si limitano a transitare lungo questo asse e coloro che per contro si fermeranno all'interno del comparto per i più svariati motivi (acquisti, fornitura di materiale, visita, residenza ecc.). Infatti, i numeri di targa registrati in entrata rimarranno memorizzati per pochi minuti (il tempo esatto è ancora da definire), per cui solo chi attraversa il quartiere senza una sosta verrà riconosciuto dalla telecamera in uscita e sarà oggetto di contravvenzione.

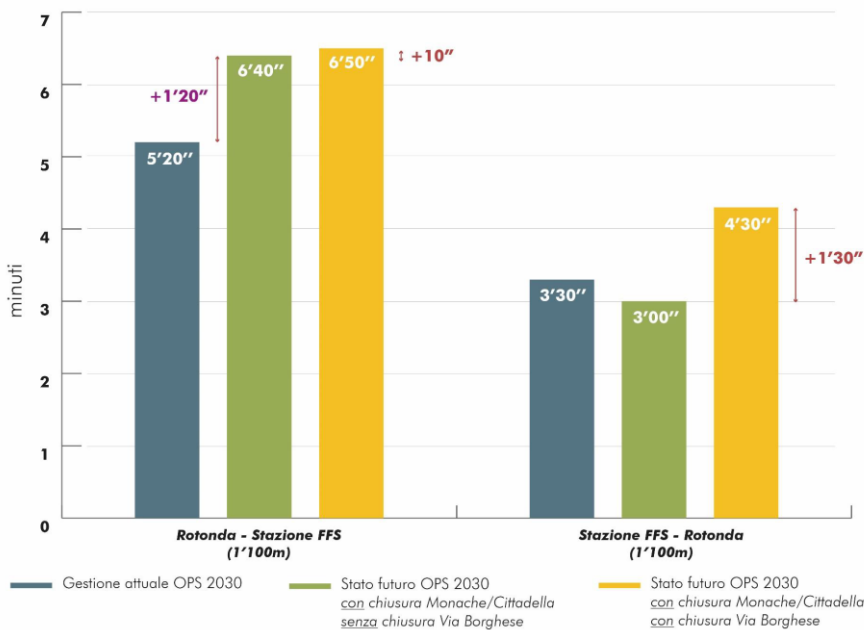
Va detto che questo sistema è già in vigore in molti Comuni svizzeri e vi sono già un paio di casi anche in Ticino (il più vicino a Cadenazzo). La tecnologia è analoga a quella che si usa per il riconoscimento targhe negli autosili o all'imbocco di strade con divieto d'accesso generale. Proprio di recente, il vostro Legislativo ne ha approvato la base legale.

Come detto, le simulazioni dinamiche hanno permesso di capire meglio le conseguenze di questa misura sull'asse principale, ritenuto che in questo caso si parte anche dall'assunto che l'automobilista si sentirà invogliato ad utilizzare il tunnel al posto di transitare nell'agglomerato urbano. Va anche detto che tutti i rilievi mostrano che in direzione est-ovest l'asse dalla stazione FFS fino a piazza Castello beneficia ancora di una discreta capacità di carico, con un livello medio di servizio ai nodi.

Se si guarda lo schema dell'ora di punta serale, riportato sotto, appare indiscutibile il beneficio per l'intero Centro storico, sgravato da una fetta importante del traffico di transito.



Per valutare la fattibilità dei tre interventi descritti, grazie alla simulazione dinamica ed ai dati raccolti, abbiamo voluto capire di quanto aumenta in media la durata del tragitto sull'asse principale nelle due direzioni. Il risultato è rappresentato nel grafico sottostante.



Il Municipio è quindi convinto che i benefici appaiono decisamente superiori agli effetti negativi per il resto della rete stradale. Nella misura in cui si dovesse registrare un aumento

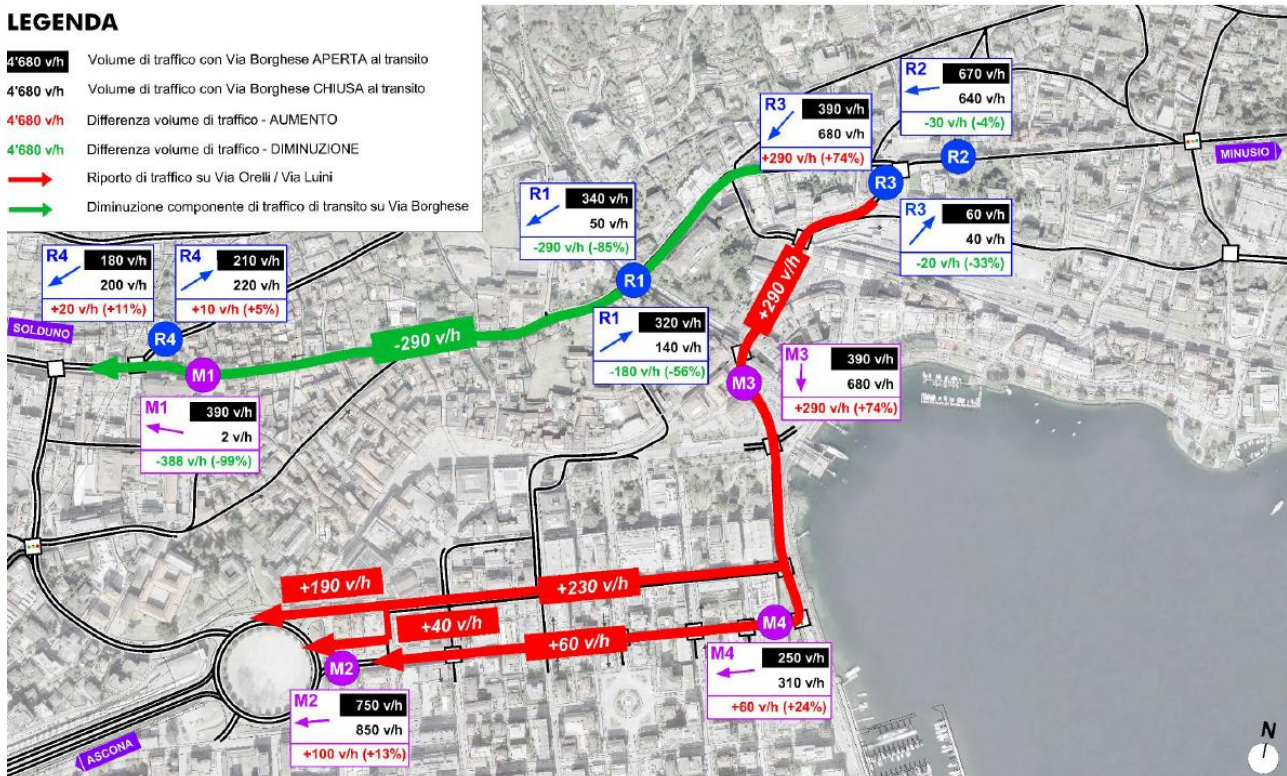
dei transiti in galleria, seppur contenuto, l'operazione godrebbe di maggior considerazione, proprio pensando a quanto previsto in origine con il pacchetto di misure dell'Ora H.

LA SPERIMENTAZIONE

La chiusura provvisoria di via Borghese

In passato le stime sull'effetto di determinate misure sull'andamento del traffico non sono sempre state precise, ma la tecnologia disponibile oggi permette di ottenere un livello di accuratezza molto maggiore. Ad esempio, i dati di percorrenza indicati al punto precedente non sono ovviamente il frutto di una sola verifica, ma la media di una serie di prove. In altre parole, il modello dinamico è stato fatto "girare" a più riprese per controllarne il funzionamento.

Ovviamente, come ci insegna la scienza, il metodo più attendibile è quello sperimentale ed è per questo che, approfittando di un cantiere che ha comportato la chiusura per 5 giorni di via Borghese, abbiamo voluto capire la reazione degli automobilisti che inevitabilmente hanno dovuto indirizzarsi sull'asse principale. La nuova campagna di misurazione, ha fornito i seguenti risultati.

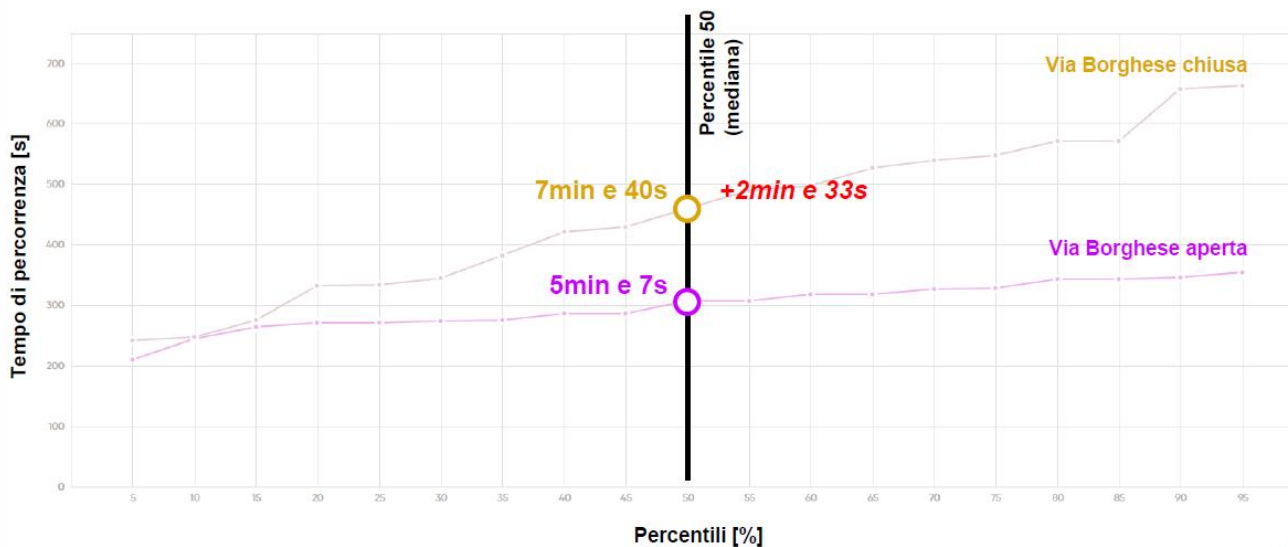
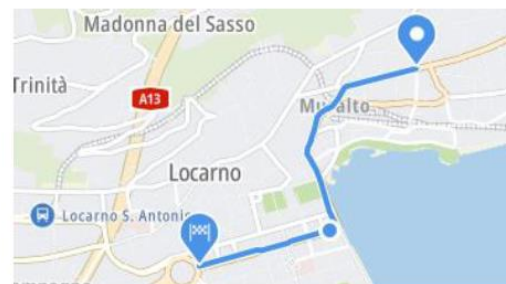


Inoltre, gli specialisti hanno pure avuto accesso ai dati raccolti tramite la piattaforma di analisi BIG DATA di TomTom che permette di calcolare in modo reale l'effettivo tempo di percorrenza su di una determinata arteria.

Nel caso concreto il percorso analizzato, in direzione est-ovest, è un po' maggiore rispetto a quello usato per la simulazione, partendo già dall'incrocio della Croce bianca. Il risultato è evidenziato nel grafico sottostante:

RISULTATI ANALISI TEMPI DI PERCORRENZA

Percorso nodo Croce Bianca - Rotonda Piazza Castello (Via Orelli)



Riassumendo brevemente i risultati emersi, si può dire che si riscontra una forte analogia tra le cifre scaturite dalla simulazione ed i risultati dell'analisi dei dati riscontrati durante i 5 giorni di chiusura, tenendo comunque conto che il breve lasso di tempo non ha sicuramente permesso agli automobilisti di assumere nuove abitudini, attraverso percorsi alternativi (ad esempio usando la galleria), ma anche considerando che in questo caso il blocco del transito in Città Vecchia era completo e non semplicemente "filtrato".

La prova trimestrale

Vista l'importanza che assumerà la nuova organizzazione viaria, il Municipio ha deciso che questo intervento meritasse una sperimentazione più approfondita, per cui abbiamo chiesto allo studio d'ingegneria del traffico di fornire degli elementi utili per organizzare una prova

la più possibile vicina alla proposta elaborata, sia dal punto di vista organizzativo, sia da quello finanziario. Questa prova dovrà essere implementata per tutte e tre le misure descritte nelle pagine precedenti. Ne è scaturito un preventivo che considera 4 moduli distinti:

1. **Lo sviluppo progettuale**, con la ripresa del concetto di gestione e del progetto di sperimentazione, incluse le verifiche tecniche sui prodotti utilizzati e gli aspetti legali per l'implementazione delle telecamere;
2. **L'implementazione delle opere**, con l'allestimento del progetto esecutivo, la gestione delle offerte, la direzione lavori e la fase di test degli apparecchi;
3. **La fase di sperimentazione** vera e propria, con il monitoraggio della situazione, l'assistenza tecnica, la raccolta e l'analisi dei dati;
4. **Il rapporto e la presentazione finali** con l'allestimento del documento di sintesi dei risultati, inclusa la sua presentazione al Committente e ad altri interessati (serata pubblica).

A livello di costi, l'offerta ricevuta dallo studio specializzato è la seguente:

• Modulo 1	26'280.00
• Modulo 2	21'024.00
• Modulo 3	32'061.60
• Modulo 4	12'614.40
• Sconto 20%	-12'396.00
• IVA e arrotondamento	6'416.00
TOTALE	80'000.00

Per la fornitura e posa della segnaletica e delle telecamere è stato stimato un costo complessivo di fr. 60'000.—(IVA inclusa).

CONCLUSIONI

Un intervento di questa portata, pur non richiedendo un investimento particolarmente impegnativo, comporta una chiara presa di coscienza sulla soluzione che si intende adottare e il raggiungimento di un buon livello di condivisione della proposta. In tal senso, abbiamo già avuto modo di informare preliminarmente alcuni degli attori principali, segnatamente i Comuni vicini (Muralto, Minusio, Orselina e Brione s/Minusio), la Pro Città Vecchia, i servizi cantonali preposti e la Commissione del piano regolatore del precedente quadriennio. In generale, ci sembra di poter dire che il concetto è stato bene recepito e tutti attendono quindi la fase di sperimentazione che permetterà di testarne il funzionamento. L'unica critica è giunta dal Municipio di Orselina che nella sua presa di posizione scritta esprime la sua contrarietà, ritenendo controproducente sia la maggior difficoltà a raggiungere Orselina a seguito della chiusura di via delle Monache, sia il rischio per loro concreto che le limitazioni su via Borghese inducano gli automobilisti a transitare in modo significativo sulla collina. Quest'ultimo aspetto non è stato ravvisato nello studio, poiché l'aumento dei tempi di



percorrenza sull'asse principale non appare tale da invogliare l'utente ad utilizzare questo percorso alternativo, sicuramente più tortuoso. Ovviamente, durante la sperimentazione verrà tenuto conto di questa ipotesi, approntando delle adeguate misurazioni, anche nel territorio collinare (Locarno Monti, Orselina e Brione s/Minusio)

Il Municipio è in ogni caso convinto che i benefici derivanti da quanto proposto con il presente messaggio, siano di gran lunga maggiori rispetto agli aspetti negativi ipotizzati. Ciò non vale solo per gli abitanti e gli utenti di Città Vecchia (un quartiere comunque molto popoloso e ricco di attività economiche), ma anche per un miglioramento generale della qualità di vita nell'agglomerato urbano, oltre che per l'attrattiva generale del nostro centro storico che è a tutti gli effetti il nucleo storico di riferimento della regione.

Per questi motivi, vi invitiamo a risolvere:

1. è stanziato un credito di fr. 140'000.— per la sperimentazione della nuova gestione del traffico veicolare nel quartiere di Città Vecchia;
2. il credito sarà iscritto al capitolo 5290 "Altri investimenti in beni immateriali";
3. a norma dell'art. 13 cpv. 3 LOC il credito decade se non utilizzato entro il termine di due anni dalla crescita in giudicato definitiva delle presenti risoluzioni.

Per il Municipio

Il Sindaco:

Nicola Pini

Il Segretario:

avv. Marco Gerosa

Questo messaggio municipale è trasmesso per esame e preavviso alla Commissione della gestione