

Al
Consiglio comunale
di **Monte Carasso**

MESSAGGIO MUNICIPALE N. 421

**CREDITO DI FR. 165'000.- PER L'IMPLEMENTAZIONE DELLE MISURE DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO
SULLE STRADE COMUNALI – APPROVAZIONE DEL PROGETTO**

Monte Carasso, 12 maggio 2010/CB/ga

MESSAGGIO MUNICIPALE N. 421

**CREDITO DI FR. 165'00.- PER L'IMPLEMENTAZIONE DELLE MISURE DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO
SULLE STRADE COMUNALI – APPROVAZIONE DEL PROGETTO**

Signor presidente e consiglieri,

vi sottoponiamo per esame e approvazione i progetti e la richiesta di credito di fr 165'000.- per l'implementazione delle misure di moderazione del traffico sulle strade comunali, con l'approvazione del relativo progetto.

1. LA PREMESSA

Non è probabilmente possibile capire il numero relativamente basso di misure di moderazione che vengono qui proposte (e il costo quasi insignificante che ne consegue) se non viene brevemente rammentata l'evoluzione storica del nostro piano viario (PV) la cui prima edizione fu approvata dal legislativo nel 1977.

La pianificazione comunale conobbe infatti una svolta, due anni dopo, con l'approvazione della zona di protezione monumentale. Quest'importante modifica del PR ha provocato una sorta di reazione a catena che ha aperto due distinte fasi di verifica del PR. Approvato nel 1977¹ la prima importante variante concerneva il tipo di azionamento che ebbe un epilogo con la revisione generale del 1991, mentre la seconda riguardò il sistema viario che ebbe esiti più immediati. E' utile in proposito citare un breve ma significativo passaggio del MM n. 40 del 14 marzo 1980 relativo ad alcune varianti di PR (di cui il piano viario era il piatto forte della proposta) che è un po' la sintesi di quanto fu allora deciso:

*“...Come si può facilmente rilevare dal numero delle proposte (**ndr: erano quattro all'esame**) e dalle considerazioni che sono state fatte (**ndr: erano oltre 10 pagine di testo oltre ai piani e alla relazione tecnica**), il piano viario ha certamente impegnato il municipio in difficili valutazioni che implicano scelte non solo tecniche ma anche di fondo. Delle quattro ipotesi che sono state oggetto di esame, sicuramente due (PV 1977 e proposta di minoranza) vanno nella direzione di un piano di tipo tradizionale dove non si preconizza nessuna scelta nell'indirizzo di ridurre l'importanza e la priorità che all'automobile si è voluto dare. Le due soluzioni propongono in pratica lo stesso concetto di traffico fluido e ritengono una necessità dare ulteriore spazio al traffico motorizzato.*

.....

¹ Sul finire degli anni novanta vi fu poi una terza fase relativa al piano del paesaggio che fu conclusa nel 2003 con l'approvazione della nuova versione e del piano di gestione forestale.

La proposta Snozzi e di maggioranza propugnano invece una differente concezione del traffico dove si vuole in linea di principio favorire il pedone. Per fare ciò occorre quindi che le strade non siano comode; le automobili devono muoversi con una certa difficoltà e, facendo ciò, devono circolare ad una velocità talmente bassa da eliminare in pratica tutto il traffico di transito.....”

Anche se la terminologia non sarà stata all'altezza dei grandi studi che poi si fecero in ogni angolo del cantone per risolvere l'annoso problema del traffico nelle zone urbane, il concetto ci sembra molto chiaro. Già quasi trent'anni fa, legislativo ed esecutivo comunali aderirono ad una nuova visione del piano viario comunale, smantellando quello approvato nel 1977 che era non solo irrispettoso della struttura urbana del comune ma implicava anche un investimento di ca. sei milioni di franchi di allora. Affermare e mettere in pratica un piano a quei tempi così "rivoluzionario" (in un'era in cui la dottrina e la pratica andavano in ben altre direzioni), fu a quel tempo considerato quasi blasfemo, in particolare per molti specialisti del ramo, a tal punto che il Consiglio di Stato – nella sua risoluzione del 26 gennaio 1982 – bocciò il PV ispirato a questi principi e costrinse il nostro comune ad una specie di calvario per giungere più o meno allo stesso risultato qualche anno dopo. Si dovette ad esempio allestire un piano degli arretramenti stradali (che ha poi dimostrato tutti i suoi limiti nell'applicazione pratica), così come ci furono "imposti" dei marciapiedi sui due raccordi con la RT1, mai realizzati e che sarebbe assurdo concretizzare proprio a seguito dell'ulteriore declassamento di quest'ultima strada da arteria di raccolta a strada di quartiere (si richiama in proposito il progetto di sistemazione della strada RT1 approvato qualche anno fa da questo legislativo).

Costatiamo quindi con soddisfazione che - dopo quasi una generazione - il traffico di Monte Carasso – malgrado il consistente sviluppo edilizio di questi anni – non è entrato in una fase di caos, così come fu paventato dai più, per effetto della nuova filosofia del PV 1980. La scelta di aver rinunciato già allora ad un progetto viario faraonico si è invece rivelata una strategia vincente alla luce dell'evoluzione che poi si è avuto in seguito in questo campo. In buona sostanza non si rendono infatti necessari investimenti strutturali sulle strade: il credito riguarda esclusivamente la posa di segnaletica e l'onorario del progettista per introdurre la zona 30 laddove ciò è necessario e possibile.

Da rilevare che il PV che ha accompagnato la revisione generale del PR nel 1990 ha ripreso sic et simpliciter il piano degli anni settanta, senza nessuna variazione di rilievo.

Nell'ambito di questa proposta si è pure proceduto ad una verifica generale in tema di posteggi che ci consente di stabilire che, con un'offerta di oltre 200 posteggi, siamo in grado di dare un'adeguata risposta a questo bisogno, sia per quanto attiene alle esigenze dei privati che non possono realizzare il posto auto per ragioni pianificatorie, sia per quanto attiene al fabbisogno di posteggi pubblici. In un futuro prossimo sarà poi da approfondire l'eventualità

di elaborare uno specifico regolamento nella misura in cui s'intenderà introdurre il principio generalizzato di posteggi a pagamento.

Ricordiamo che il primo atto ufficiale per l'introduzione della zona 30 riguarda l'adozione delle mozioni 27 gennaio 2003 dei gruppi PS e PPD, accolte nella II sessione 2004 del legislativo.

Per quanto attiene alle successive fasi di lavoro della proposta che sottoponiamo all'attenzione del legislativo, informiamo che il tecnico ci ha rassegnato un primo rapporto nell'estate 2005, uno conclusivo nella primavera 2006, rapporto che è poi stato sottoposto alla competente autorità cantonale per il preavviso. Quest'ultima ci ha rimesso una prima decisione il 2 febbraio 2007 che è poi stata inviata al progettista per integrarne le osservazioni nel progetto definitivo. Seguirono altri scambi di corrispondenza e di incontri per giungere a questa edizione che ha finalmente ottenuto l'avallo dei servizi cantonali.

Il progetto è stato anche esaminato dal nostro pianificatore arch. Snozzi, in particolare per le implicazioni sulla strada RT1 di cui l'arch. Snozzi è progettista.

Per completezza d'informazione sul tema della moderazione del traffico, ricordiamo che questo legislativo aveva a suo tempo già approvato progetti e crediti per gli interventi di moderazione già eseguiti sulla strada cantonale. Con grandi difficoltà abbiamo poi ottenuto anche la posa definitiva del semaforo sul passaggio pedonale di fronte all'ufficio postale che è stato realizzato secondo quanto preconizzato dal municipio già diversi anni fa e con gli oneri finanziari a carico del PTB.

Ricordiamo infine che, sempre in materia di traffico e dopo l'approvazione di queste misure, saremo quanto prima in grado di sottoporre all'attenzione del legislativo le ultime modifiche al piano viario comunale che terrà anche conto degli effetti del nuovo semiallacciamento da sud all'autostrada.

Per evitarne un'inutile ricopiatura, vi rimettiamo per intero la relazione tecnica del progettista che il municipio ha approvato unitamente ai piani.

A disposizione per ulteriori informazioni, vi invitiamo a risolvere:

- 1) *Per quanto di sua competenza, sono approvati i piani per l'introduzione della zona 30 e gestione della circolazione nel comune.*
- 2) *Per la sua realizzazione è concesso un credito di fr. 165'000.-.*
- 3) *Il credito decade se non utilizzato entro un anno dalla crescita in giudicato di tutte le decisioni necessarie per rendere esecutiva la presente decisione.*

Con la massima stima

PER IL MUNICIPIO DI MONTE CARASSO
il sindaco: **il segretario:**

F. Guidotti

C. Bertinelli

Annessa relazione tecnica