Bellinzona, 11 gennaio 2017

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 4021
RICHIESTA DEL CREDITO D'OPERA DI CHF 1'800'000.- PER LA REALIZZAZIONE DELLA ZONA 30, LA MODERAZIONE DELLE VIE VALLONE E PIZZO DI CLARO E LA MESSA IN SICUREZZA DI PERCORSI CICLOPEDONALI NEL QUARTIERE PRATOCARASSO / GERRETTA

Commissioni competenti:
- Commissione della Gestione
- Commissione dell'Edilizia

Lodevole Consiglio comunale,
Signore e signori Presidente e Consiglieri comunali,

con il presente Messaggio si propone l'approvazione del credito necessario per l'istituzione e l'arredo della Zona 30 nel quartiere Pratocarasso/Gerretta, la moderazione delle vie Vallone e Pizzo di Claro e la messa in sicurezza del percorso ciclopedonale fra le Scuole elementari (SE) nord e la Scuola media (SM) 2.

Premessa

Negli ultimi anni il Municipio, per il tramite del Dicastero territorio e mobilità (DTM), del Dicastero opere pubbliche e ambiente (DOP) e della Polizia comunale (Polcom), ha incrementato gli sforzi per favorire sul proprio territorio lo sviluppo della cosiddetta mobilità sostenibile, ossia la mobilità che promuove gli spostamenti utilizzando il trasporto pubblico, la bicicletta e l'andare a piedi in alternativa al "traffico individuale motorizzato" (TIM), cercando di incrementare parimenti la sicurezza e la vivibilità dei quartieri residenziali. Ciò è in linea con quanto promosso da molte e sempre più attuali azioni e regolamentazioni a livello federale e cantonale e rappresenta anche una preziosa risorsa per il futuro in tema di mobilità e pianificazione urbana.

Parallelamente all'attuazione delle prime misure del Programma dell'Agglomerato del Bellinzonese (PAB), il Municipio ha avviato e portato a termine nel 2012 l'elaborazione del Piano di Mobilità Scolastica (PMS), per il quale l'Ufficio nazionale prevenzione infortuni (UPI) ha conferito alla Città il premio "Comune impegnato" nel 2013. Su quella base il DTM ha elaborato un Piano generale della mobilità ciclo-pedonale (PGMCP), comprensivo pure delle zone a traffico limitato o moderato (già attuate o da attuare nel breve-medio periodo). Il PAB, giunto ora alla terza generazione (PAB3), il PMS e il PGMCP, insieme al Piano regolatore comunale (PR), costituiscono quindi gli strumenti di base per implementare tutte le misure a favore della mobilità sostenibile, comprese le cosiddette "zone 30 km/h".

La gestione della mobilità urbana secondo i principi suindicati va necessariamente posta in relazione con l'istituzione delle zone pedonali, delle zone di incontro (o zone a 20 km/h) e delle Zone 30 km/h.

Attualmente a Bellinzona sono presenti due Zone 30 km/h (quartieri Cimitero-Semine e Ravecchia). Oltre ad aver approvato nel 2012 il principio di un'ulteriore Zona 30 per l'intero quartiere Semine in concomitanza con il completamento della rete stradale (via Trezzini, via Rodari e via Chicherio), la cui realizzazione è tutt'ora sospesa da un ricorso pendente dinnanzi al Tribunale cantonale amministrativo, il Consiglio comunale lo scorso 3 ottobre 2016 ha approvato il Messaggio municipale n. 3965 del 20 maggio 2016 per la realizzazione di ulteriori cinque Zone 30 nei quartieri San Giovanni, Vela, Pedemonte, Carasso e Galbisio, attualmente in pubblicazione secondo la Legge cantonale sulle strade (LStr) per essere realizzate nel corso del 2017.

Nel citato Messaggio n. 3965, il Municipio aveva già anticipato l'intenzione di istituire anche una sesta nuova Zona 30 nel comparto Pratocarasso/Gerretta, le cui dimensioni molto più estese e l'impianto stradale non già strutturato per essere immediatamente compatibile con una Zona 30, hanno richiesto più tempo per la progettazione, giunta ora a compimento con il presente messaggio, che ne chiede lo stanziamento del credito di realizzazione.

Obiettivi

Come indicato nel MMN 3965, a cui si rimanda, il Municipio intende aumentare le zone a velocità limitata per rispondere agli obiettivi indicati nel PMS, nel PGMPC e nel Programma d'agglomerato, con particolare riferimento alla misura TIM4 del PAB2 *("Moderazione del traffico nei quartieri")*, come illustrato sulla "Planimetria generale delle zone a velocità limitata", qui allegata nella forma aggiornata allo stato attuale.

Allo scopo di preservare la qualità urbana e offrire buone condizioni di sicurezza e vivibilità, l'intento è quello di moderare le velocità di percorrenza sulle strade nei quartieri residenziali o destinati principalmente ad attività di interesse pubblico (quali impianti sportivi, parchi, centri storici, ecc.), mantenendo limiti di velocità più elevati sugli assi stradali di scorrimento o di attraversamento principali che svolgono una funzione di collegamento tra le località. Questo intento corrisponde al cosiddetto modello UPI 50/30 e all'obiettivo a lungo termine contenuto nel PAB3, che prevede strade di collegamento con limite di velocità fissato a 50 km/h nell'abitato (80 km/h al di fuori di esso) e le altre, con funzione di servizio per i quartieri residenziali o con attività d'interesse pubblico, a velocità moderata.

La nuova Zona 30 km/h relativa al quartiere Pratocarasso/Gerretta e la moderazione delle vie Vallone e Pizzo di Claro si inseriscono appieno nella suddetta strategia di riqualifica e moderazione del traffico in un'area a forte sviluppo urbano, caratterizzata da un impianto stradale concepito negli anni '70 soprattutto per soddisfare e favorire la domanda di mobilità veicolare senza considerare sufficientemente le necessità della mobilità dolce. Gli interventi proposti intendono scoraggiare il traffico parassitario di transito e migliorare la convivenza generale tra pedoni, ciclisti e automobilisti, nel rispetto della funzione residenziale del quartiere, andando a costituire una rete di percorsi più moderna in cui, grazie ad una ridotta velocità e al ridisegno del campo stradale e delle intersezioni, ogni utente possa affrontare in sicurezza il proprio "miglior percorso" attraverso una più ampia e varia lettura degli spazi comuni.

Progetto

Il progetto prevede l'istituzione di una Zona 30 km/h con 16 porte di accesso/uscita all'interno del quadrilatero racchiuso dalla strada cantonale (via San Gottardo) ad est, viale G. Motta a sud, via Pizzo di Claro a ovest e via Vallone a nord, mediante interventi di segnaletica orizzontale e verticale, ma anche con opere di arredo urbano sulla base di quanto postulato dal Consiglio comunale durante l'analisi del MMN 3965. In particolare la via Pratocarasso, prevista a Piano regolatore quale strada di raccolta e di attraversamento del quartiere, verrà completamente riqualificata sul modello di via F. Borromini con un modulo d'arredo che verrà ripreso anche per la futura realizzazione del doppio senso di marcia sulla parte nord verso via Vallone e contestuale riduzione (e declassamento) del transito sui tratti oggi maggiormente utilizzati di via Varrone e via Gerretta.

Via Pizzo di Claro e via Vallone, strade perimetrali piuttosto ampie e rettilinee, fungono da collegamento alle strade esterne principali e svolgono una funzione importante nella gestione sia del traffico del quartiere (cioè con origine e destinazione nel quartiere), sia di quello che fa capo alle zone residenziali vicine. Pur mantenendo – per funzione e impianto – il limite di velocità attuale, anch'esse verranno moderate in modo importante, così da aumentarne la sicurezza per tutti gli utenti e scoraggiare il loro utilizzo quale bypass di via San Gottardo nelle ore di punta.

L'inclusione di una rotonda con marciapiede multifunzionale all'incrocio tra via Vallone e via Gerretta favorirà inoltre il percorso casa-scuola che si svolge tra la SE Nord e la SM 2, messo ulteriormente in sicurezza mediante importanti interventi che lo rendono continuo all'incrocio fra via Gerretta e via Varrone e in corrispondenza del posteggio della casa per anziani comunale.

L'asse principale attorno a cui ruota la nuova Zona 30, anche dal punto di vista urbanistico, è la via Pratocarasso, che si estende da viale G. Motta a via Vallone. Il progetto prevede una sistemazione importante di questo asse assegnandogli un carattere prettamente urbano, tramite pavimentazioni, restringimenti, abbassamenti del ciglio stradale e nuove alberature, al fine di sottolinearne anche urbanisticamente il carattere residenziale. Nel presente messaggio, concernente l'introduzione della Zona 30 e gli interventi sopra descritti, è prevista la riqualifica del tratto da viale G. Motta a via Varrone, mentre la restante tratta da via Varrone a via Vallone, oggi di calibro ridotto e percorribile solo in una

direzione, è in fase di progettazione da parte del DOP con l'allargamento e il doppio senso di marcia previsti a PR e contestualizzati con i previsti importanti sviluppi edilizi del comparto. Esso riprenderà coerentemente la medesima tipologia d'arredo qui proposta per la parte sud, conforme alla Zona 30, e farà oggetto di uno specifico messaggio di realizzazione comprensivo anche delle strutture d'urbanizza-zione non ancora esistenti.

Malgrado siano situati all'esterno del quadrilatero perimetrale e quindi esterni alla nuova Zona 30, il progetto considera infine anche i punti di aggancio del quartiere alla rete esterna (nodi) per dare continuità ai percorsi, specie della mobilità lenta, e per moderare il traffico perimetrale. Il progetto considera ad esempio la sistemazione del nodo strategico "Gerretta-Vallone-Ripari Tondi" che si trova sull'antico tracciato ferroviario retico, e che sino ad oggi ha conservato un'importanza elevata per il traffico locale (sia veicolare che lento) e per quello di transito (soprattutto veicolare), ma che oggi genera conflitti tra le varie utenze. Le intersezioni interne sono generalmente meno conflittuali e gestite attraverso l'introduzione della precedenza da destra.

Nello specifico (rimandando alla relazione tecnica per i dettagli) il progetto prevede:

- via Pratocarasso: abbassamento dei cigli del marciapiede (tra viale G. Motta e via Varrone) tramite elementi di arredo in pietra naturale, nuove alberature, moderazioni di velocità e ricomposizione dei percorsi della mobilità lenta ai nodi su tutta la sua lunghezza sino all'incrocio con via Varrone;
- via Varrone: moderazione della velocità tramite elementi in pietra naturale e alberature in particolare nel tratto antistante la chiesa del Sacro Cuore e in corrispondenza del percorso casa-scuola via Ghisletta-via Gerretta;
- via Gerretta: allargamento del marciapiede a ovest e nuove alberature dalla via Varrone sino all'esistente ampio marciapiede alberato (ricomposizione del percorso casa-scuola), moderazione della velocità tramite restringimento ottico sino a via Vallone e adeguamento del passaggio pedonale dinanzi alla scuola dell'infanzia;
- nodi interni: tutti i nodi interni sono gestiti tramite precedenza da destra, ad eccezione di quelli con insufficiente visibilità, dei nodi Varrone-Pratocarasso e Varrone-Gerretta che rimangono invariati;
- nodi esterni lungo gli assi perimetrali (esterni alla Zona 30): i nodi lungo la via Vallone e via Pizzo di Claro sono modificati allo scopo di interrompere la linearità del

campo stradale, rallentare le velocità veicolari, scoraggiare il transito parassitario e permettere un attraversamento consono alle esigenze della mobilità ciclopedonale (ricomposizione di diversi percorsi casa-scuola);

- miglioramento percorsi ciclopedonali in via Mordasini: la nuova dislocazione dei posteggi esistenti permette l'allargamento dei marciapiedi e il netto miglioramento dei collegamenti ciclopedonali da via Ghisletta verso via Roggia dei Mulini e via Mesolcina, per questo importante percorso casa-scuola. Il nuovo disegno dei posteggi comporta la diminuzione di sette stalli che vengono però recuperati lungo via Mordasini, ubicati sul campo stradale quali moderatori di velocità;
- introduzione posteggio con disco a zona, con mantenimento delle attuali aree con agevolazioni di parcheggio per residenti e dei posteggi a pagamento dinanzi alla Casa Anziani di via Mordasini. In via Motto di Mornera, via ai Mulini e via al Ramone saranno riposizionati alcuni parcheggi esistenti quali elementi laterali per la moderazione della velocità.

Credito necessario per le realizzazioni oggetto del presente messaggio

I costi di realizzazione delle opere oggetto del presente messaggio (stato: dicembre 2016, costi +/- 10%) sono quantificati in complessivi **CHF 1'800'000.-** (IVA e onorari inclusi), e meglio come segue:

opere a regia	81'000
impianto cantiere	67'000
opere di pavimentazione (compreso adattamenti illuminazione)	1'116'000
segnaletica orizzontale e verticale	158'000
imprevisti (ca 10% costi di costruzione)	142'100
Totale parziale (IVA esclusa)	**1'564'100**
IVA 8%	125'128
Totale parziale (IVA inclusa)	**1'689'228**
onorario per calcolo e gestione contributi (IVA inclusa)	10'000
onorari DOP (IVA esente)	100'000
Totale complessivo (IVA e onorari inclusi)	**1'799'228**
Totale complessivo arrotondato (IVA e onorari inclusi)	**1'800'000**

La fase esecutiva (appalti, piani esecutivi e direzione lavori) verrà gestita dal DOP, di concerto con il DTM.

Sussidi

Non sono previsti sussidi di alcun genere.

Espropriazioni

Tutti gli interventi sono pianificati su sedime di proprietà comunale e pertanto non sono previste espropriazioni.

Contributi di miglioria

Su proposta della Commissione consultiva dei contributi di miglioria (CCM) e per parità di trattamento con passati interventi di riqualifica urbana (per le quali sono stati prelevati i contributi di miglioria), rispettivamente di moderazione puntuale o di sola posa di segnaletica orizzontale e verticale (generalmente non sottoposte al prelievo di contributi di miglioria), si propone il prelievo dei contributi ai sensi della relativa legge cantonale limitatamente alla sistemazione di via Pratocarasso, ove sono previsti importanti interventi di riqualifica e arredo urbano, quali l'abbassamento dei marciapiedi a livello strada, la posa di pavimentazioni pregiate in dadi, la messa a dimora di nuove piante o la posa di cippi a dipendenza degli accessi, creando in generale uno spazio comune di qualità. Trattandosi di un'urbanizzazione d'interesse generale è proposto il prelievo del contributo nella misura del 30% della relativa spesa determinante.

Per la definizione dell'importo soggetto a contributo ("spesa determinante", secondo l'art. 6 LCM), la CCM rimanda la specificazione al momento del conguaglio. I costi previsti per la via Pratocarasso sono indicati in dettaglio nell'incarto di progetto e ammontano a fr. 875'000.- (compresi CHF 50'000.- per la manutenzione delle opere di canalizzazione, non sottoposta a contributi di miglioria). Al momento si possono quindi stimare entrate per contributi di miglioria pari a ca. CHF 250'000.-.

Procedura d'approvazione del progetto

Dopo la crescita in giudicato della decisione del Consiglio comunale, si procederà alla pubblicazione del progetto secondo la Legge cantonale sulle strade (LStr), la quale prevede l'inoltro del progetto definitivo per verifica alle Autorità cantonali competenti e in seguito, la formale pubblicazione all'albo comunale per un periodo di 30 giorni. Successivamente alla crescita in giudicato della decisione del Municipio a chiusura di tale procedura autorizzativa, sarà possibile iniziare la messa in appalto e in opera dei lavori.

Programma realizzativo indicativo

Le opere saranno realizzate dopo la crescita in giudicato della decisione di approvazione del progetto secondo la LStr. Indicativamente, fatte salve le procedure di cui sopra, si prevede di eseguire i lavori possibilmente già a partire dalla fine del corrente anno per poi concluderli con la futura realizzazione della parte nord di via Pratocarasso, oggetto di messaggio separato del DOP, compatibilmente con le nuove importanti edificazioni e relativi cantieri previsti nel comparto.

Riferimento al Preventivo 2017

Con la presentazione del preventivo 2017, nel conto degli investimenti era stata indicata un'intenzione di spesa per la "Zona 30 Gerretta, Pratocarasso" – nell'anno di riferimento – di CHF 100'000.-.

Incidenza sulla gestione corrente

Considerato il programma lavori indicato e riservate le procedura di cui sopra, è immaginabile la seguente ripartizione della spesa lorda: CHF 200'000.- nel 2017 e CHF 1'600'000.- nel 2018; ritenuti i tempi di svolgimento delle pratiche necessarie all'emissione e incasso dei contributi di miglioria, si considera invece quell'entrata a partire dal 2019 (incasso dell'80% dell'importo il primo anno).

Per il calcolo dell'incidenza sulla gestione corrente, si adottano i seguenti parametri:

- Tasso di interesse: 2.2%, calcolato sul residuo a bilancio.
- Ammortamento: in base ai tassi applicati, le opere del genio civile sono ammortizzate al 10%; il calcolo dell'ammortamento è fatto sulla sostanza residua a bilancio.

Nei primi 10 anni (2019-2028), l'investimento comporta pertanto in media una spesa annua di ca. CHF 105'500.-, di cui in media CHF 88'100.- relativi all'ammortamento e il restante importo di CHF 17'400.- per gli interessi passivi. Estendendo il periodo di computo ai primi 20 anni (2019-2038), la spesa media totale ammonta a ca. CHF 70'200.- annui, di cui CHF 58'700.- per ammortamenti e CHF 11'500.- per interessi passivi.

****

Per le considerazioni espresse e fatto riferimento agli atti annessi e a quelli citati, codesto lodevole Consiglio comunale è quindi invitato a voler

risolvere:

1. Sono approvati il progetto definitivo, la relazione tecnica e il preventivo definitivo di costo per la realizzazione della Zona 30 nel quartiere Pratocarasso/Gerretta, la moderazione delle vie Vallone e Pizzo di Claro e la messa in sicurezza di percorsi ciclopedonali.
2. Viene concesso al Municipio un credito di CHF 1'800'000.- per la realizzazione della Zona 30 nel quartiere Pratocarasso/Gerretta, la moderazione delle vie Vallone e Pizzo di Claro e la messa in sicurezza di percorsi ciclopedonali.
3. Il credito, basato sull'indice dei costi del mese di dicembre 2016, sarà adeguato alle giustificate variazioni dei prezzi di categoria.
4. Il Municipio è autorizzato a prelevare i contributi di miglioria nella misura del 30% della "spesa determinante" relativa alla riqualifica della via Pratocarasso da viale G. Motta sino all'incrocio con via Varrone definita in ca. CHF 825'000.- (l'importo definitivo sarà calcolato sul consuntivo finale di spesa);
5. Ai sensi dell'art. 13 cpv. 3 LOC, il corrispondente credito decadrà se non verrà utilizzato entro due anni dalla crescita in giudicato di tutte le decisioni relative a procedure previste dalle leggi per rendere operativa la presente risoluzione.

Con ogni ossequio.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco: Mario Branda

Il Segretario: Philippe Bernasconi

Allegato: planimetria generale delle zone a velocità limitata (stato gennaio 2017)

PEDEMONTE

Zona 20 Km/h

S.GIOVANNI

RAVECCHIA

CENTRO STORICO
Zona pedonale

Zona
20 Km/h

CIMITERO / SEMINE

GERRETTA/
PRATOCARASSO

VELA

SEMINE

GALBISIO

CARASSO

PLANIMETRIA GENERALE
DELLE ZONE A VELOCITÀ LIMITATA

Legenda:

- Zone 30 Km/h - eseguite
- Zone 30 Km/h - in corso di pubblicazione
- Zona 30 Km/h - OGGETTO DEL MESSAGGIO
- Zona 30 Km/h con principio già approvato; progetto stradale oggetto di ricorsi pendenti
- Zone 20 Km/h future
- Zona pedonale

PIANO N°

5280-P0