Bellinzona, 7 febbraio 2017

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE DELL'EDILIZIA SUL 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

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

la Commissione dell'edilizia ha esaminato il messaggio municipale no. 4021 nella seduta del 17 gennaio 2017, l'audizione DTM del 24 gennaio 2017 e il 7 febbraio 2017, all'unanimità dei presenti, ne ha condiviso le conclusioni.

Cenni Storici

Il quartiere Pratocarasso / Gerretta, sino alla metà del secolo scorso, si presentava ancora come un'ampia campagna compresa tra la strada cantonale e il fiume Ticino. Questa porzione di territorio a nord della città era caratterizzata dalla presenza di alcune puntuali edificazioni disposte lungo strette strade sterrate. A cavallo del 1950 questo quartiere ha subito un'importante espansione residenziale verso settentrione.

A caratterizzare quest'area vi fu, dal 1907, anche la Ferrovia Retica che collegava Mesocco a Bellinzona, garantendo il traffico passeggeri sino al 1972. La stazione terminale era ubicata laddove attualmente si trova il posteggio antistante la casa anziani comunale in Via Mordasini.

Verso sud l'area era definita dall'attuale Viale G. Motta che allora costituiva l'asse di collegamento principale tra il nucleo di Bellinzona e quello di Carasso, sulla parte opposta del fiume Ticino. Ciò sino all'inizio degli anni '70, quando la costruzione dell'autostrada portò all'abbandono di due tradizionali attraversamenti del fiume, ovvero il ponte della Torretta di Via Franscini e il ponte di Viale G. Motta, sostituiti dai due nuovi collegamenti di Via Tatti e Via Lepori. In quel periodo, caratterizzato dall'abbandono delle linee ferro-

viarie (quello della Ferrovia Retica avvenne nel 1972) e dall'apertura di tratte autostradali (quella bellinzonese venne inaugurata nel 1971), sorsero strade di collegamento prettamente veicolari. In questo contesto si innesta la costruzione di strade quali Via Vallone e Via Pizzo di Claro, entrambe sorte a cavallo del 1980.

Pertanto l'impianto viario attuale trae primariamente origine da una trasformazione avvenuta negli anni ottanta, in cui veniva privilegiata la realizzazione di ampie strade, rettilinee con ottima visibilità e a scorrimento veloce. Parallelamente alla massima funzionalità veicolare si riscontra pertanto una scarsa attenzione agli spazi pubblici e alla sicurezza di ciclisti e pedoni.

Premessa

L'area interessata dal progetto è definita nel quadrilatero viario formato da Via Vallone a nord, Via Pizzo di Claro a ovest, Viale G. Motta a sud e Via S. Gottardo a est. All'interno di questo quartiere troviamo, secondo la classificazione indicata nel Piano Regolatore, due strade "di servizio" (Via Gerretta e Via Varrone) e una strada di "collegamento" (Via Pratocarasso). Oltre a Via Vallone e a Via Pizzo di Claro, anch'esse strade di "collegamento", le citate strade fungono da alternativa alla strada cantonale di Via S. Gottardo, assorbendo un certo quantitativo di traffico parassitario (che non ha origine/destinazione in luoghi serviti dalla strada stessa).

Progetto

Gli interventi principali sono previsti su Via Vallone, Via Pizzo di Claro, Via Pratocarasso, Via Gerretta e Via Varrone. Altre strade, di servizio, non rappresentano un rischio dal punto di vista del traffico parassitario in quanto ricoprono una funzione locale o spesso sono a fondo cieco. È pertanto previsto, senza particolari provvedimenti, di integrarle entro una Zona 30. Di seguito vengono esposte alcune considerazioni su taluni interventi.

Per ridurre le velocità di transito (rilevate) su Via Vallone si propone d'introdurre adeguate misure di moderazione del traffico, con la realizzazione di una rotonda con marciapiede multifunzionale all'incrocio tra Via Vallone e Via Gerretta. In tal modo, senza includere Via Vallone entro una Zona 30 (intervento che avrebbe comportato ingenti costi), si raf-

forzerà la sicurezza sul percorso casa-scuola che si snoda tra la sede SE nord e la sede SM 2.

Discorso analogo per Via Pizzo di Claro. Anche in questo caso la linearità della via di transito verrà interrotta grazie alla realizzazione di due mini-rotonde. L'intento permane quello di accrescere la sicurezza lungo questa strada, diminuendo la velocità dei veicoli e scoraggiando il traffico parassitario.

La commisione edilizia apprezza in particolar modo l'approccio urbanistico dell'intervento previsto su Via Pratocarasso che riprende un'impostazione analoga a quanto già realizzato su Via Borromini. Una pavimentazione pregiata in gneiss raccorda gli attuali marciapiedi con la carreggiata, disegnando i nuovi cigli, completati da elementi verticali (alberi o cippi in pietra). Il tutto a vantaggio della riqualifica spaziale, ottenuta anche grazie a tre restringimenti che permettono di ridurre il campo stradale, e quindi di estendere l'area destinata alla mobilità dolce. Il carattere urbano di Via Pratocarasso è rafforzato dalla proposta di estendere il viale alberato, in maniera alternata, lungo quest'importante asse all'interno del comparto. Alberatura che, al momento, è limitata a un doppio filare di alberi all'imbocco con Viale G. Motta. Considerata la proposta di posare una ventina di nuovi alberi, la commissione invita il Municipio ad approfondirne la scelta, considerando tutti gli aspetti necessari a garantire una corretta crescita degli stessi. Per tutte le opere in pietra naturale la commissione ne auspica la provenienza indigena.

Su Via Gerretta, per contro, è prevista la moderazione della velocità per mezzo di un restringimento ottico sino a Via Vallone. L'allargamento del marciapiede a ovest, l'adeguamento del passaggio pedonale dinnanzi alla scuola d'infanzia e la posa di nuovi alberi intendono ricomporre, in tutta sicurezza, il percorso casa-scuola.

Su Via Varrone l'adozione di misure di moderazione del traffico (nuova alberatura e posa di cippi) è concentrata in corripondenza del percoso casa-scuola Via Ghisletta – Via Gerretta, nonché nel tratto antistante la chiesa del Sacro Cuore.

Alla criticità dei percorsi ciclopedonali in Via Mordasini, da Via Ghisletta verso Via Roggia dei Mulini e Via Mesolcina, è stata fornita una risposta temporanea alla problematica di convivenza tra pedoni, ciclisti e veicoli. L'allargamento di 90 cm dei marciapiedi favorisce

la sicurezza sul percorso casa-scuola. Per accrescere tale obiettivo, come avanzato in occasione dell'audizione, la commissione edilizia richiede però che vengano nuovamente posati i paletti all'imbocco di Via Roggia dei Mulini. Infine si ricorda l'importanza storica dell'allora stazione terminale della Ferrovia Retica, ubicata laddove troviamo oggi un parcheggio a cielo aperto. Si suggerisce al Municipio, in un futuro non troppo lontano e attraverso l'impiego dello strumento del concorso d'architettura, di approfondire la necessità di una riqualifica urbanistica di questo importante fulcro del quartiere, che potrebbe assumere un ruolo determinante, di luogo d'incontro e di socializzazione dirimpetto la casa anziani.

Il messaggio, cosi come presentato, risponde in maniera corretta alle richieste contenute nella mozione inoltrata del gruppo PPD, primi firmatari Alice Croce-Mattei e Nicola Pasteris, che nel settembre 2012 aveva richiesto di istituire nuove Zone 30 o di definire delle misure di moderazione della velocità in città. Fra di esse risultavano esplicite richieste per il comparto di Pratocarasso / Gerretta, in particolare su Via Pratocarasso e Via Varrore. La commissione edilizia ritiene che, con questo ulteriore tassello che andrà a estendere il concetto e la realizzazione di nuove Zone 30, la città e i suoi quartieri vedranno accrescere il livello di sicurezza e di vivibilità.

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

r i s o l v e r e:

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 LA COMMISSIONE DELL'EDILIZIA
F.to: Nicola Pasteris, Relatore
Anita Banfi-Beltraminelli
Luca Buffi
Fabio Cagni
Vito Lo Russo
Mauro Minotti
Andrea Rotanzi
Rosalia Sansossio-Cippà
Giorgio Valenti