



COMUNE DI LOSONE

**Messaggio municipale no. 010 al Consiglio comunale di Losone:
Domanda di credito di Fr. 620'000.-- per la gestione del traffico e dei
posteggi in Via dei Pioppi**

Losone, 26 ottobre 2021

Commissioni designate: Commissione opere pubbliche

Egregio signor Presidente,
gentili signore, egregi signori Consiglieri,

con il presente messaggio il Municipio sottopone al Consiglio comunale la domanda di credito di Fr. 620'000.-- per la gestione del traffico e dei posteggi in Via dei Pioppi.

1. PREMESSA

Negli ultimi anni, a seguito dell'esigenza di preservare i quartieri sensibili dalle conseguenze negative del traffico veicolare, numerose località svizzere hanno introdotto il limite di velocità di 30 km/h in alcuni comparti del loro tessuto urbano, ed in particolare in quelli caratterizzati dalla presenza di scuole o di attività legate all'infanzia e all'adolescenza.

Quest'orientamento scaturisce da una sensibilità sempre maggiore da parte delle Autorità politiche verso la gestione e l'utilizzo dello spazio pubblico e vuole proporre una nuova visione dello stesso, più consona alle caratteristiche insediative e alle esigenze di sicurezza e di mobilità degli utenti più deboli (in generale, bambini e ragazzi in età scolastica).

Parallelamente a tale esercizio, numerosi Comuni estendono la riflessione anche sulla necessità di riorganizzare e regolamentare le aree di parcheggio pubblico, con l'obiettivo di preservare e garantire a livello pianificatorio un'offerta di stalli conforme ai bisogni dei residenti e delle attività presenti sul territorio, come pure di chi fa capo ai servizi e alle strutture adiacenti.

Anche il Municipio di Losone, raccogliendo le preoccupazioni di parte della popolazione in merito alla sicurezza generale lungo la rete viaria interna all'abitato, ed in particolare nel comparto del centro scolastico e sportivo dei Saleggi (Scuola dell'infanzia, Scuola elementare, Scuola media, campi sportivi, tennis, svago golena del fiume Maggia), ha intravisto la necessità di moderare concretamente la circolazione veicolare, con l'obiettivo di offrire maggiore sicurezza agli utenti di questo comparto sensibile e disciplinare il traffico.

Negli ultimi anni, dapprima su Via Primore e Via Saleggi, quindi anche su Via Rivercegno e Via Papogna, si è quindi intervenuto introducendo gradualmente la limitazione a 30 km/h lungo le strade direttamente adiacenti al comparto scolastico, giudicato a ragione come particolarmente sensibile e meritevole di attenzione.

Ora, a fronte dell'esito positivo scaturito dalla messa in opera di tale misura, e della necessità di preservare la sicurezza della rete viaria adiacente alla zona sportiva dei campi da calcio e del tennis/minigolf, il Municipio ha ritenuto giudizioso riprendere il tema e valutare la fattibilità ed

estensione del limite di ZONA 30 anche su Via dei Pioppi, almeno nel suo segmento adiacente alla zona sportiva.

Tale riflessione si aggancia alla necessità di rivedere disposizione e regolamentazione dei posteggi pubblici su Via dei Pioppi, quale misura determinante per preservare e garantire un'offerta di parcheggi conforme ai bisogni delle attività presenti ai suoi margini, ed in particolare di chi fa capo ai servizi e alle strutture sportive e di svago di questa pregiata porzione di territorio comunale.

Si ricorda in effetti che la prospettata realizzazione del nuovo segmento di percorso ciclabile di interesse regionale tra il Ponte Maggia e la Scuola Media di Losone (misura ML 11.2 del PALoc 3), comporterà una riorganizzazione dei posteggi su suolo pubblico oggi presenti ai margini delle zone sportive e di svago, come pure la necessità di mettere in sicurezza le relazioni ciclo-pedonali secondarie che dal percorso regionale si orientano verso il comparto Saleggi.

2. OBIETTIVO DELL'INTERVENTO

A fronte di quanto sopra, il Municipio di Losone ha incaricato lo studio d'ingegneria Francesco Allievi SA di Ascona per l'allestimento del progetto definitivo relativo alla sistemazione e gestione della viabilità lungo Via dei Pioppi.

Obiettivo dell'esercizio sarà quello di disporre di un **progetto unitario**, comprensivo di preventivo dei costi +/-10% e perizia tecnica ZONA 30 ai sensi dell'art. 3 Ordinanza 741.213.3, destinato a completare quanto sinora già implementato a livello di sicurezza stradale e a rispondere con coerenza alle opere di interesse regionale attualmente in corso ai margini del comparto.

Nello specifico, il progetto deve considerare ed integrare in un documento unitario i seguenti temi:

1. la proposta di riorganizzazione e di gestione dei posteggi su Via dei Pioppi, come già sviluppata in forma preliminare nel 2018, nell'ambito dell'allestimento della variante di PR concernente la riorganizzazione dei posteggi del comparto Saleggi;

tale variante confermava la necessità di garantire e regolamentare un'adeguata offerta di parcheggi su suolo pubblico al servizio delle zone sportive e svago dei Saleggi;

2. l'estensione su Via dei Pioppi della ZONA 30 oggi già presente nel comparto Scuole e su Via dei Patrizi-Via Primore, quale misura per migliorare la sicurezza del comparto sportivo e di svago;

tale estensione rientra nel concetto generale UPI 50/30 destinato a regolamentare il comportamento dell'automobilista privilegiando la sicurezza e la qualità di vita nei comparti a carattere residenziale, formativo e di svago;

3. la proposta di riorganizzazione e messa in sicurezza dell'incrocio Via dei Patrizi - Via dei Pioppi, già esaminata da Municipio e Cantone nel 2015, e poi sospesa in attesa dello sviluppo progettuale di un tracciato alternativo per il percorso ciclo-pedonale di interesse regionale (misura ML 11.2 del PALoc3);

tale necessità scaturisce dall'esigenza di rivedere la gestione attuale del nodo, con particolare attenzione alle esigenze di sicurezza della mobilità lenta, anche a fronte dell'importante evoluzione degli insediamenti ai suoi margini e del conseguente incremento dei flussi di traffico;

essa va intesa come misura conseguente allo spostamento percorso ciclabile regionale ai piedi dell'argine del fiume Maggia (ML 11.2 PALoc 3).

3. PERIMETRO E BASI DI STUDIO

La progettazione si estende a tutto il segmento di Via dei Pioppi adiacente ai campi da calcio e compreso tra il tennis e l'incrocio con Via dei Patrizi.

Quale limite d'opera a Nord, il progetto deve considerare lo sbocco del raccordo veicolare da/per il campo sportivo 1 ed il Minigolf.

In questo senso il progetto si raccorda a quanto già previsto nell'ambito del completamento e messa in sicurezza della rete ciclo-pedonale - tratta Ponte Maggiasco scolastico (misura ML 11.2 PALoc 3), come sviluppato nel 2020 dallo Studio Monotti ingegneri consulenti SA e di cui l'opera oggetto del presente documento ne costituisce la logica continuità.

4. RIORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEI POSTEGGI (Lotto 1)

La nuova disposizione su Via dei Pioppi è prevista longitudinalmente, **sui due lati della carreggiata.**

Tale scelta permette la demarcazione di **37 stalli di parcheggio**, di cui 1 per utenti disabili e 2 per veicoli elettrici. Parallelamente è pure possibile demarcare una superficie dedicata per lo stazionamento di biciclette (20 stalli) e, separatamente, delle moto (11 stalli).

Questa disposizione implica necessariamente la gestione di questo segmento di Via dei Pioppi a **senso unico di circolazione**; tale limitazione, già oggi presente su Via Primore (dopo la curva del tennis) viene quindi anticipata in corrispondenza dell'attuale dosso all'altezza dei campi da calcio (sopraelevazione locale della carreggiata, intesa quale elemento di moderazione del traffico).

La corsia di circolazione è ridotta a 3,50 m; essa permette sia le manovre di entrata / uscita dai nuovi parcheggi, sia la funzionalità del servizio invernale.

Alfine di permettere il nuovo calibro stradale è previsto un allargamento di 50 cm del ciglio stradale lato Ovest, su tutto il fronte di Via dei Pioppi, con la posa di una nuova fila di mocche in gneiss tipo 12 e la sistemazione della scarpata adiacente. Non è necessario intervenire sulle alberature esistenti.

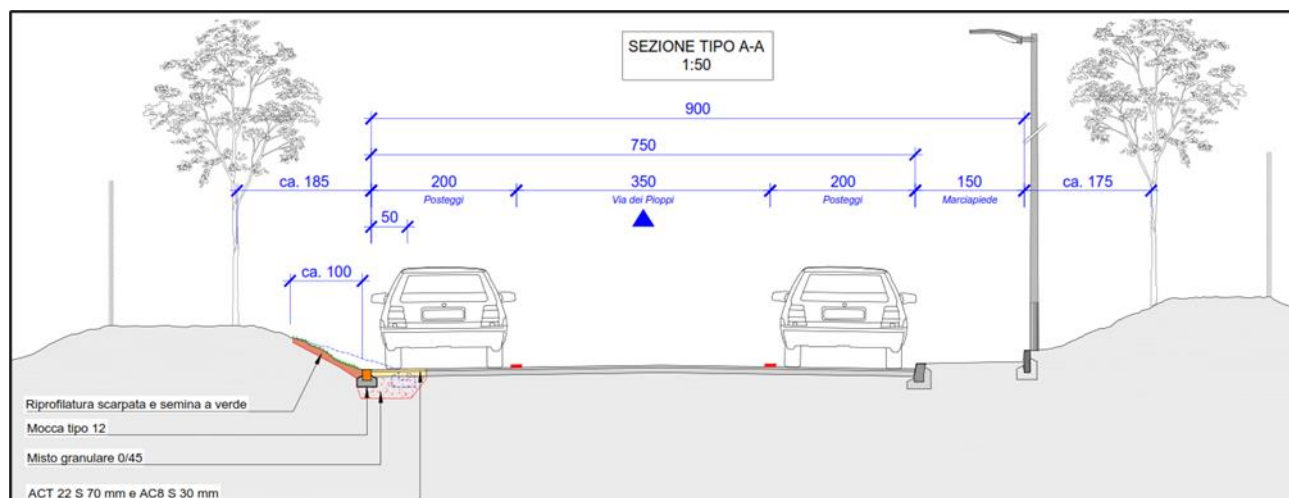


Figura 1. Sezione tipo di intervento lungo Via dei Pioppi

4.1 OFFERTA POSTEGGI A USO DEL SETTORE SPORT E SVAGO DI PROSSIMITÀ

Il settore SPORT e SVAGO DI PROSSIMITÀ (comprendente sia i campi di calcio 1 e 2, sia il tennis ed il minigolf) può beneficiare oggi, complessivamente, di 70 stalli di parcheggio ad uso pubblico.

In questo settore, la realizzazione del nuovo percorso ciclabile (misura ML 11.2 PALoc3) come pure la volontà di regolamentare diversamente gli stalli di parcheggio pubblico, impongono la riorganizzazione dei posteggi nel tratto di strada accanto al campo sportivo 1 e lungo Via dei Pioppi.

I parcheggi pubblici oggi presenti ai margini del minigolf e degli spogliatoi del campo 1 (19 stalli) saranno pure oggetto di riorganizzazione e nuova regolamentazione, con uso privato (minigolf, utenti spogliatoi).

L'offerta di parcheggi futura, considerando in particolare la nuova redistribuzione degli stalli su Via dei Pioppi, si attesterà pertanto a **47 stalli**, così ubicati:

	<i>Mappale</i>	<i>Posteggi</i>	<i>In progettazione</i>
449 RFD	zona Via dei Pioppi	36	34+1+2
1934 RFD	zona campo sportivo 1	15	10
1934 RFD	zona minigolf	19	-

4.2 DOMANDA POSTEGGI A USO DEL SETTORE SPORT E SVAGO DI PROSSIMITÀ

A fronte della presenza nello stesso settore di contenuti multipli, e con l'obiettivo di considerare la concomitanza di utenza e l'uso in sinergia dell'offerta attuale di posteggi, l'operatore ha ritenuto giudizioso considerare la seguente **ipotesi di utilizzo, ritenuto come possibile evento ricorrente**:

- *ponderazione al 100% per il campo sportivo 1 (principale), con spettatori;*
- *ponderazione allo 0% per la buvette del campo sportivo (i clienti sono i fruitori del campo sportivo);*
- *ponderazione al 100% per il ristorante del Tennis (ristorante frequentato anche da utenti esterni);*
- *ponderazione al 100% per i campi da tennis;*
- *ponderazione al 25% per il campo sportivo 2 (secondario), senza spettatori;*
- *ponderazione al 100% per gli utenti dell'area libera per cani / svago di prossimità golena fiume.*

Su questa base, la tabella seguente riassume il calcolo aggiornato del fabbisogno per lo SPORT E SVAGO DI PROSSIMITÀ.

	Offerta posteggi	Fabbisogno effettivo posteggi privati	BILANCIO DOMANDA / OFFERTA
SETTORE SPORT - SVAGO DI PROSSIMITÀ	56	103	-47

A livello di fabbisogno si rileva quanto segue:

- l'offerta aggiornata ammonta a 56 stalli (47 posteggi su strada + 9 ad uso privato per il minigolf e gli spogliatoi del campo di calcio); la domanda è valutata in 103 posteggi;
- il bilancio (domanda/offerta) aggiornato resta negativo e si attesta a **-47 posteggi**.

A fronte di tale valutazione, si ritiene che le conclusioni a cui si era già giunti nel 2019, nell'ambito del calcolo del fabbisogno a supporto della variante di PR concernente la riorganizzazione dei posteggi per il comparto Saleggi, restano d'attualità.

Nello specifico si rileva quanto segue:

- il settore delle attività dedicate allo SPORT e allo SVAGO DI PROSSIMITÀ (contenuti sportivi e area di svago di prossimità della fascia golenale del fiume Maggia), non dispone di sufficienti posteggi per garantire il buon funzionamento dei suoi servizi, e questo anche in condizioni normali di attività, quindi senza particolari eventi o manifestazioni di forte richiamo;
- questo settore necessita pertanto di una regolamentazione dei suoi parcheggi ad uso pubblico, onde migliorarne l'offerta e la funzionalità;
- quanto previsto dal progetto di riorganizzazione dei posteggi pubblici su Via dei Pioppi è pertanto opportuno e ampiamente giustificato;
- i 37 posteggi longitudinali sono pertanto ampiamente giustificati; tale offerta non è tuttavia sufficiente per soddisfare pienamente le esigenze di stazionamento del comparto; il bilancio (domanda/offerta) aggiornato resta negativo.

Per soddisfare pienamente la domanda di stazionamento del comparto, si conferma la necessità di realizzare una nuova area di supporto di ca. 60 stalli, a complemento dei posteggi esistenti e al servizio di tutto il comparto dedicato allo SPORT - SVAGO DI PROSSIMITÀ e a quello con CONTENUTI SINGOLI (aziende minori ubicate all'estremità Sud di Via dei Pioppi), come del resto già definito dalla variante di PR presentata dal Municipio in data 29.07.2020.

4.3 GESTIONE STALLI PUBBLICI

Con l'obiettivo di garantire la rotazione e mantenere una certa disponibilità di parcheggi liberi onde soddisfare le esigenze dei fruitori dei servizi presenti nel comparto, i nuovi stalli pubblici lungo Via dei Pioppi saranno gestiti tramite una **ZONA DISCO**.

Essa è segnalata con il cartello 4.17 "Parcheggio" ed è accompagnata da una tavola complementare con l'indicazione della necessità di esporre il disco orario e della limitazione di tempo; nel caso concreto, si prevede l'indicazione "mass. 3 ore; giorni feriali dalle 07:00 alle 20:00".

Oltre all'indicazione sulla limitazione di tempo, in accordo con la Polizia comunale, si propone di optare per l'aggiunta del segnale OSStr 2.50 "divieto di parcheggio" con la dicitura "fuori dagli stalli demarcati", in modo da scongiurare lo stazionamento selvaggio a lato della carreggiata (problematica oggi riscontrato puntualmente dalla Polizia).



A livello di segnaletica orizzontale (demarcazione al suolo), la segnalazione degli stalli al suolo è prevista con pittura di colore bianco.

La segnaletica verticale è completata con la posa puntuale dei segnali 4.17 "Parcheggio" e tavole complementari utenti disabili, biciclette e moto. È pure prevista la segnalazione degli stalli per veicoli elettrici con specifico cartello.

5. FATTIBILITÀ E GESTIONE ZONA 30

5.1 PERIMETRO DI ZONA

Il perimetro di studio considerato per l'estensione della ZONA 30 comprende il segmento di Via dei Pioppi dall'accesso all'Albergo Losone fino al limite Sud dei campi da calcio.



Tale scelta permette di completare la ZONA 30 già oggi in vigore nel comparto Saleggi-Scuole e codifica tutta la zona scolastica e sportiva come area sensibile, meritevole di particolare attenzione da parte degli utenti motorizzati.

Si segnala che, in origine, il Municipio aveva valutato di estendere il perimetro di ZONA 30 a tutta la Via dei Pioppi, fino allo sbocco di quest'ultima su Via dei Patrizi; dopo attenta analisi del contesto adiacente di questo tratta di strada, e della particolare tipologia di attività presenti (zona artigianale/commerciale), l'operatore ha ritenuto giudizioso limitare la restrizione di velocità al solo segmento di Via dei Pioppi direttamente a contatto con la zona sportiva (campi da calcio, tennis), così da rafforzare l'efficacia della ZONA 30 ed identificarla maggiormente al contesto sensibile.

L'eventuale estensione del limite di ZONA 30 anche al segmento terminale di Via dei Pioppi potrà comunque essere valutata in un secondo tempo, in funzione dell'evoluzione del comparto artigianale/commerciale a livello di contenuti e di messa in sicurezza.

5.2 PROBLEMI DI SICUREZZA, PUNTI CONFLITTUALI

Per quanto attiene alla presenza di situazioni conflittuali, l'operatore ha dapprima verificato se negli ultimi 5 anni sono avvenuti incidenti nel comparto in oggetto; tale verifica ha permesso di evidenziare che lungo Via dei Saleggi non sono state rilevati eventi particolari.

Va tuttavia segnalato che la particolarità dei contenuti presenti ai margini di questo segmento di strada (tennis, campi di calcio) e delle manifestazioni e attività che vi si svolgono, comportano affluenze elevate di utenza, non solo durante i giorni festivi (quando si svolgono i tornei o le partite di calcio), ma anche durante le ore pomeridiane infrasettimanali, quando si svolgono gli allenamenti. La regolarità di tali eventi e la partecipazione importante di utenti sensibili (soprattutto bambini e ragazzi), richiede un'attenzione tutta particolare.

In questo senso, l'estensione della ZONA 30 lungo Via dei Pioppi, accompagnata da interventi puntuali di messa in sicurezza, deve essere vista come misura fondamentale per migliorare la sicurezza generale in questo comparto sensibile e prevenire eventuali potenziali incidenti.

5.3 RISULTATI DEL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO VEICOLARE E GIUSTIFICAZIONE ESTENSIONE ZONA 30

Nel corso del mese di agosto 2021, l'operatore ha organizzato il monitoraggio del traffico al fine di rilevare volumi e velocità di transito lungo Via dei Pioppi

In relazione al comportamento attuale degli utenti motorizzati lungo la strada interessata dall'estensione della ZONA 30, l'analisi dei dati raccolti fornisce le indicazioni e tendenze seguenti:

- su Via dei Pioppi oggi transitano in media 779 v/g nelle due direzioni di circolazione;
- a livello di flussi direzionali, sono stati censiti 573 v/g in direzione dei campi da tennis e 206 v/g nella direzione opposta, ossia in direzione di Via dei Patrizi;
- il volume dei veicoli in transito non è equilibrato per le due direzioni, il maggior flusso è stato rilevato in direzione Nord, **a conferma che già oggi la maggior parte dell'utenza entra su Via dei Pioppi dall'innesto di Via dei Patrizi e poi si orienta in direzione del centro scolastico e del Patrizietta per uscire dal comparto;**
- per quanto attiene invece alle velocità registrate, si è potuto constatare come le velocità V85 si attestano a 33 km/h nelle due direzioni di circolazione;
- le velocità massime risultano pure contenute e rispettano l'attuale limite di velocità (50 km/h), con punte che arrivano fino a 37 km/h;
- da rilevare che l'attuale sopraelevazione puntuale della carreggiata in corrispondenza dell'inizio dei campi di calcio influisce già oggi in modo positivo sul comportamento dell'utenza motorizzata.

Sulla base di quanto sopra, si può confermare che il segmento di Via dei Pioppi in esame si presta all'estensione della ZONA 30 del comparto Saleggi-scuole, ritenuta come misura fondamentale per migliorare la sicurezza in una porzione particolarmente sensibile del territorio comunale.

A fronte dei dati scaturiti dalla campagna di monitoraggio del traffico, l'estensione della limitazione a 30 km/h su Via dei Pioppi può avvenire con la semplice posa della segnaletica specifica e senza la necessità di ulteriori misure di moderazione del traffico.

In conclusione, visto quanto espresso nei capitoli precedenti, la pubblica utilità per l'estensione della ZONA 30 nel comparto Saleggi-scuole è data e pienamente giustificata.

6. MESSA IN SICUREZZA INNESTO SU VIA DEI PATRIZI (Lotto 2)

6.1 PREMESSA

Ad oggi l'attuale geometria dell'incrocio Via dei Pioppi / Via dei Patrizi presenta importanti lacune in termini di sicurezza stradale, in particolare in relazione alla gestione dei conflitti tra pedoni/ciclisti e traffico motorizzato; tale situazione necessita pertanto di essere rivista nel suo insieme.

Questa problematica è ben nota da tempo, infatti già nel 2015 l'allora Municipio di Losone aveva elaborato un progetto di massima con l'intento di rivedere la conformazione dell'incrocio, onde migliorare la sicurezza per il flusso pedonale e ciclabile.

Il progetto prevedeva sostanzialmente una nuova geometria al nodo, con la formazione di due punti di attraversamento in sicurezza per pedoni / biciclette e la soppressione del marciapiede passante giudicato troppo pericoloso ed esposto al traffico veicolare, il cui volume è nel frattempo cresciuto notevolmente.

All'epoca, tale scelta progettuale non era stata giudicata praticabile dall'Autorità cantonale, non tanto perché tecnicamente non corretta ma poiché essa imponeva al percorso ciclabile di interesse regionale il declassamento e la perdita della precedenza in due punti.

A questo progetto i Servizi cantonali avevano pertanto formulato preavviso negativo, invitando il Municipio a trovare dapprima un percorso alternativo per la relazione di interesse regionale e quindi a riprendere l'opzione del declassamento dopo la sua messa in esercizio.

6.2 MISURA ML 11.2 PALOC3

A fronte di quanto sopra nel 2015 il Municipio di Losone, ha avviato uno studio per individuare una possibile variante di tracciato al percorso ciclabile regionale che dal Ponte Maggia si ricongiunge ai campi da calcio e al centro scolastico, senza transitare dal nodo Via dei Patrizi/Via dei Pioppi.

La scelta sviluppata nell'ambito del progetto PALoc3 prevede un tracciato in sicurezza, dedicato esclusivamente a pedoni e ciclisti che dalla spalla del Ponte Maggia si sviluppa ai piedi dell'argine (lato abitato di Losone), fino alla zona del Minigolf, per poi proseguire a Nord dei campi di calcio e del tennis e ritrovare il tracciato originale in corrispondenza della Scuola Media.

Tale percorso, manifestamente prioritario, rispetta tutte le caratteristiche per essere codificato come percorso ciclabile di interesse regionale.

Data la valenza di carattere regionale del progetto, l'incarto è stato inserito nel programma di agglomerato del Locarnese (PALoc 3 misura ML 11.2) e sarà finanziato dalla Confederazione, dal Cantone e dai Comuni del Locarnese tramite chiave di riparto CIT.

Questo progetto, approvato dell'Autorità cantonale, sarà oggetto di richiesta di credito tramite MM separato; la sua realizzazione è pianificata nel corso del 2022-2023.



Figura 2

Grazie a tale misura, la tratta del percorso ciclabile che oggi si sviluppa lungo Via dei Patrizi perde la sua valenza regionale e diventa di fatto un **collegamento ciclabile di carattere locale**, per il quale dei punti di attraversamento (con conseguente perdita di precedenza per i ciclisti) sono accettabili.

In questo senso, con l'approvazione della misura PALoc3 ML 11.2 e il conseguente declassamento della tratta di percorso ciclabile in Via dei Patrizi, il Municipio di Losone si è nuovamente chinato sul tema della sicurezza al nodo Via dei Patrizi-Via Saleggi, riprendendo e rivalutando l'idea già sviluppata nel 2015.

Obiettivo di tale esercizio è quello di concretizzare la messa in sicurezza del nodo Via dei Patrizi-Via dei Pioppi quale passo conseguente alla messa in esercizio del segmento ciclopedonale di interesse regionale ai piedi dell'argine della Maggia (misura PALoc3 ML 11.2).

6.3 RICALIBRO DELL'INCROCIO E NUOVA GEOMETRIA

La nuova geometria del nodo propone la formazione di una piattabanda sopraelevata ai due innesti laterali con rampe di 2,0 m e una differenza di pendenza del 4%, come da piano tipo cantonale 5.407. Lungo Via dei Patrizi è mantenuta la bordura smussata RN 12 S/20.

Il ciglio stradale degli innesti è rivisto in modo da separare fisicamente le due vie, facilitare la lettura all'incrocio e migliorare le condizioni di sicurezza/visibilità soprattutto per ciclisti e pedoni.

La nuova disposizione non prevede più il marciapiede passante lungo tutto l'incrocio (che ad oggi risulta molto pericoloso ed esposto al traffico veicolare), ma prevede un nuovo tracciato con due punti di attraversamento perpendicolari alla carreggiata.

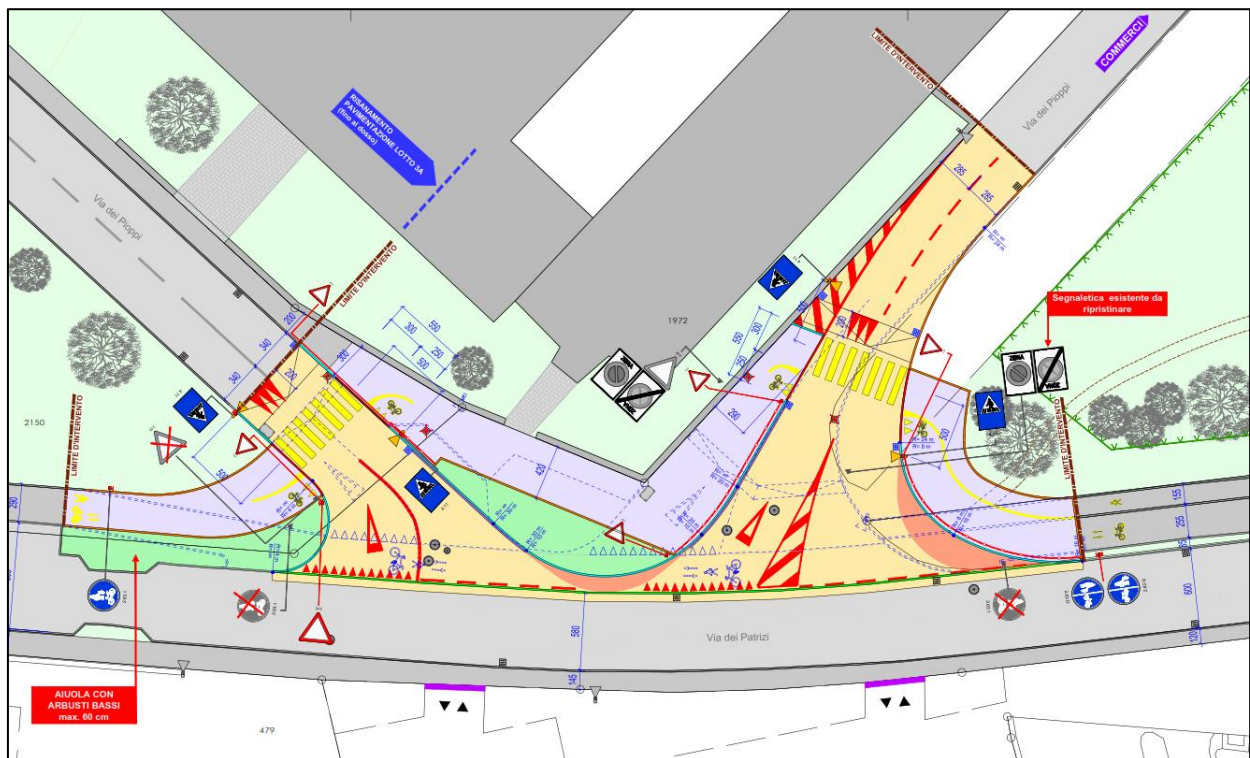


Figura 3 estratto planimetrico d'intervento all'incrocio Via dei Pioppi / Via dei Patrizi

6.4 DEVIAZIONE DEL PERCORSO CICLOPEDONALE

In corrispondenza del nodo, il tracciato ciclopedonale prevede una deviazione con due punti di attraversamento perpendicolari alla carreggiata.

A ogni punto di attraversamento **il ciclista deve accordare la precedenza agli automobilisti**, in conformità con quanto previsto dalla norma VSS 40 252 (ed. marzo 2019); pertanto all'incrocio è prevista la segnaletica dare precedenza destinata ai ciclisti (sia segnale verticale che al suolo).

Per contro gli attraversamenti pedonali, che saranno affiancati agli attraversamenti ciclabili, saranno demarcati al suolo e **il pedone gode della precedenza rispetto agli automobilisti**.

6.5 ANALISI DEI NUOVI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

Verifica della distanza di visibilità

Si fa notare che la nuova aiuola verde in corrispondenza dell'incrocio dovrà avere unicamente fiori o arbusti bassi che non superino 60 cm di altezza dal campo stradale. Questa condizione è imperativa per poter garantire le condizioni minime di visibilità.

Verifica della distanza di riconoscimento

La verifica della distanza di riconoscimento della struttura pedonale è presentata nel piano 1778_PD-08 ed ha esito positivo.

Verifica della frequenza di attraversamenti

Questo attraversamento pedonale con precedenza al pedone deve garantire una frequenza di utilizzo di **almeno 100 pedoni al giorno durante le 5 ore di maggior carico** (le 5 ore possono essere anche non consecutive).

La frequenza degli attraversamenti pedonali attualmente non è conosciuta; tuttavia si stima che tale condizione sia raggiunta in quanto il collegamento ciclopedonale è già oggi molto utilizzato, e i due nuovi attraversamenti aumenteranno l'attrattività dello stesso in quanto le sue condizioni di sicurezza sono migliorate in modo considerevole.

Va inoltre segnalato che il collegamento ciclopedonale è parte integrante della rete di mobilità lenta del Comune di Losone nonché del percorso casa-scuola e pertanto la presenza di due attraversamenti pedonali demarcati risulta giustificata in termini di frequenza di attraversamenti.

Verifica dei volumi di traffico

Oltre al transito minimo di pedoni è richiesto che sulla tratta in oggetto vi sia una frequenza veicolare di almeno 3'000 veicoli/giorno (TGM).

Come indicato nel rilievo di traffico allegato al presente documento, il TGM è poco inferiore ai 1'000 veicoli / giorno.

Tuttavia, in considerazione dell'importanza degli attraversamenti nel contesto di **percorso casa-scuola** e visto che il percorso pedonale è un importante tassello del collegamento della rete comunale; si propone una deroga relativa al parametro minimo inerente il volume di traffico ai sensi della norma VSS 40 241.

Verifica delle condizioni di luminosità

Il progetto prevede la posa di quattro nuovi punti luce ubicati secondo le direttive tecniche in vigore in modo da garantire la corretta illuminazione nella zona degli attraversamenti.

Con il consolidamento del progetto della nuova illuminazione pubblica, sarà allestito da SES un calcolo illuminotecnico nella zona degli attraversamenti

Verifica di viabilità

La nuova geometria all'intersezione non pregiudica le manovre di accesso dei veicoli pesanti. A questo proposito l'operatore ha effettuato delle manovre di simulazione con il software Autoturn considerando i veicoli pesanti (autotreni) che devono accedere agli innesti laterali (zona industriale e zona commerciale).

6.6 OPERE DI SOTTOSTRUTTURA

Il progetto non prevede particolari opere di sottostruttura fatta eccezione per i seguenti interventi:

- Esecuzione di nuove caditoie di evacuazione delle acque meteoriche
- Esecuzione di quattro nuovi punti luce secondo le disposizioni dell'azienda elettrica SES.

7. RISANAMENTO PAVIMENTAZIONE VIA DEI PIOPPI (Lotto 3)

Allo stato attuale la tratta di pavimentazione oggetto della riorganizzazione dei posteggi (vedi anche intervento LOTTO 1) presenta un asfalto con evidenti crepe e punti usurati.

In questo senso si prevede di risanare la pavimentazione attuale lungo il segmento che si sviluppa tra il dosso all'altezza dei campi sportivi (sopraelevazione attuale della carreggiata, inizio della ZONA 30) e lo sbocco dell'innesto secondario proveniente dal Minigolf (vedi anche piano 1778_PD-05).

8. SENSO UNICO DI CIRCOLAZIONE

La nuova riorganizzazione dei posteggi lungo Via dei Pioppi prevede una loro disposizione longitudinale, sui due lati della carreggiata.

Questa disposizione implica necessariamente l'introduzione di un **senso unico di circolazione** che sarà anticipato in corrispondenza dell'attuale dosso all'altezza dei campi da calcio (oggi è in corrispondenza dei posteggi ubicati di fronte all'Albergo Losone), **ritenuto come punto di ingresso della nuova zona soggetta a limitazione.**

9. PREVENTIVO DEI COSTI

I costi per realizzare la globalità delle opere come proposte dal progetto ammontano complessivamente a **fr. 620'000.-** (IVA inclusa); essi sono ripartiti come segue:

	LOTTO 1 SISTEMAZIONE POSTEGGI E SENSO UNICO	LOTTO 2 MESSA IN SICUREZZA INCROCIO CON VIA DEI PATRIZI	LOTTO 3 RISANAMENTO ASFALTO VIA DEI PIOPIPI* <i>Dal dosso al limite intervento intervento lotto 1</i>	Globale [CHF]
OPERE DI PAVIMENTAZIONE	61'537.00	229'704.00	76'990.00	368'231.00
OPERE DI DEMARCAZIONE	5'135.00	6'990.00	0.00	12'125.00
OPERE DI SEGNALETICA VERTICALE	10'500.00	4'900.00	0.00	15'400.00
OPERE DA GIARDINIERE	6'300.00	11'300.00	0.00	17'600.00
ELEMENTI DI ARREDO URBANO	4'000.00	0.00	0.00	4'000.00
OPERE DA METALCOSTRUTTORE	0.00	14'300.00	0.00	14'300.00
OPERE DI ILLUMINAZIONE PUBBLICA	0.00	20'000.00	0.00	20'000.00
<i>Genio civile - sottostruttura</i>	<i>0.00</i>	<i>10'000.00</i>	<i>0.00</i>	<i>10'000.00</i>
<i>Parte elettrica</i>	<i>0.00</i>	<i>10'000.00</i>	<i>0.00</i>	<i>10'000.00</i>
TOTALE DELLE OPERE	87'472.00	287'194.00	76'990.00	451'656.00
OPERE IMPREVISTE (ca. 10%)	8'500.00	28'500.00	7'500.00	44'500.00
ONORARI DI PROGETTAZIONE E DL	12'007.51	39'423.87	10'568.62	62'000.00
TOTALE PARZIALE	107'979.51	355'117.87	95'058.62	558'156.00
IVA 7.7%	8'314.40	27'344.10	7'319.50	42'978.00
ONORARIO PERIZIA TECNICA E PDEF	3'288.78	10'815.98	2'895.24	17'000.00
ARROTONDAMENTO	417.31	1'722.05	-273.36	2'139.36
TOTALE IVA inclusa	120'000.00	395'000.00	105'000.00	620'000.00

* *risanamento completo del pacchetto di asfalto (portante e usura)*

In merito si aggiunge quanto segue:

- il preventivo deve essere inteso IVA 7,7%, onorari ed opere impreviste comprese; lo stesso è aggiornato a settembre 2021 e prevede un margine di +/-10%;
- per quanto attiene ai costi unitari sono stati considerati i prezzi attualmente sul mercato;
- l'onorario di progetto è comprensivo di tutte le prestazioni tecniche necessarie per garantire l'esecuzione corretta dell'opera (progettazione esecutiva, appalti e direzione lavori).

Si ricorda che per tali opere non sono previsti finanziamenti né a livello cantonale, né a livello di Programma di agglomerato del Locarnese.

10. FINANZIAMENTO

Interessi passivi

Ipotizzando di non avere a disposizione liquidità propria per cui occorrerebbe adire al mercato dei capitali per garantire il finanziamento di Fr. 620'000.--, il costo annuo per interessi, valutato ad un tasso di 0.5%, ammonterebbe a ca. Fr. 3'100.--.

Ammortamenti

L'ammortamento è calcolato sull'investimento di Fr. 620'000.--.

Calcolando un ammortamento in base alla durata dell'opera (33-44 anni per le strade), ne consegue un onere annuo di Fr. 18'788.- su 33 anni.

Il totale degli oneri a carico del conto di gestione corrente ammonta quindi annualmente a Fr. 21'888.--, che si reputa sopportabile.

11. CONCLUSIONI

A lavori ultimati, secondo i dispositivi di Legge, occorrerà poi procedere all'osservazione del comportamento degli utenti; questo al fine di verificare l'efficacia della ZONA 30 e valutare eventuali correttivi; entro 1 anno dall'entrata in vigore della nuova segnaletica, il Comune dovrà pertanto esaminare la situazione tramite un nuovo monitoraggio finale e confermare il raggiungimento effettivo degli obiettivi di progetto; in caso contrario, occorrerà valutare gli accorgimenti necessari per migliorare e correggere i difetti.

Per ulteriori dettagli tecnici si rimanda al Progetto definitivo.

Per quanto precede il Municipio invita il Consiglio comunale a voler deliberare:

- 1. È concesso il credito di Fr. 620'000.-- per la Gestione del traffico e la sistemazione dei posteggi in Via dei Pioppi come da progetto definitivo 30 settembre 2021 dello Studio d'ingegneria Francesco Allievi di Ascona**
- 2. Il credito sarà iscritto al conto investimento no. 5030.151 "Gestione del traffico e dei posteggi in Via dei Pioppi" del Centro costo 620 Rete stradale comunale.**
- 3. Termine di scadenza del credito: 31.12.2023.**

Con stima.

PER IL MUNICIPIO:

Il Sindaco:

La Segretaria:

(firmato)

I. Catarin

D. Gramigna

Allegati:

- planimetrie

