



COMUNE DI LOSONE

**Messaggio municipale no. 111 al Consiglio comunale di Losone:
Domanda di credito di Fr. 195'500.-- per l'adeguamento del
passaggio pedonale Via Mezzana (altezza Via Papogna)**

Losone, 27 agosto 2019

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. 195'500.-- per l'adeguamento del passaggio pedonale in Via Mezzana, all'intersezione con Via Papogna e Salita degli Orti.

1. PREMESSE

A seguito della realizzazione degli interventi previsti dalla misura TL 2.14 del Piano di agglomerato del Locarnese di 2.a generazione (PALoc2), a Losone sono stati recentemente demarcati i percorsi ciclabili lungo l'asse di collegamento tra Locarno-Solduno e Losone, allacciando nel contempo la passerella sulla Melezza che collega in nostro Comune con le Terre di Pedemonte alla rete degli spostamenti pendolari (e non più quindi solo per gli spostamenti di svago).

La misura ha permesso di garantire maggiore sicurezza per gli spostamenti ciclabili su di un itinerario utilitario importante. Tuttavia, in corrispondenza dell'attraversamento pedonale esistente in Via Mezzana in prossimità dell'intersezione con Via Papogna e la Salita degli Orti, il percorso ciclabile regionale del Locarnese RLo1 "Locarno-Solduno-Losone-Intragna" interseca Via Mezzana per poi proseguire lungo la via stessa in corrispondenza di una struttura di attraversamento non attrezzata quale attraversamento ciclabile.

Tale criticità era stata sollevata anche dal piano di mobilità scolastica del Comune di Losone (PMS) che per la misura 4 evidenziava la non conformità del passaggio pedonale in oggetto alla nuova norma VSS 640 241 e la non idoneità della struttura di attraversamento attuale agli utenti in bicicletta. In questo senso il PMS proponeva un adeguamento della struttura di attraversamento alla norma VSS 640 241 adattando nel contempo la stessa ai ciclisti con la creazione di nuovo attraversamento ciclabile a fianco del passaggio pedonale.

Sulla base di quanto sopra, il Municipio ha assegnato a uno specialista del traffico il mandato di elaborare un progetto definitivo per:

- L'adeguamento del passaggio pedonale in modo da permettere l'attraversamento in due fasi sia per i pedoni che per i ciclisti (allargamento isola spartitraffico);
- L'adeguamento del PP sulla base dei parametri richiesti dalla norma VSS 640 241 e delle indicazioni previste dalle direttive cantonali;
- Il risanamento della pavimentazione stradale all'interno della zona d'intervento.

Quali basi per la progettazione dell'adeguamento della struttura del passaggio pedonale in oggetto sono considerati i seguenti documenti:

- PMS comune di Losone - MISURA 4 "adeguamento dei passaggi pedonali su Via Mezzana";
- norma VSS 640 241 "Traversées à l'usage des piétonnes et des deux-roues légères - Passages piétons" del 31.1.2016;
- linee guida cantonali "Concezione dello spazio stradale all'interno delle località";
- piano della rete dei percorsi ciclabili pianificati del Locarnese.

1.1 Contesto attuale

Via Mezzana è una strada principale a forte traffico che unisce Via Arbigo con Via Locarno. Lungo questo percorso sono presenti quattro passaggi pedonali demarcati con le strisce gialle (demarcazione di passaggio pedonale ai sensi dell'art 77 cpv. 1 OSStr), e meglio:

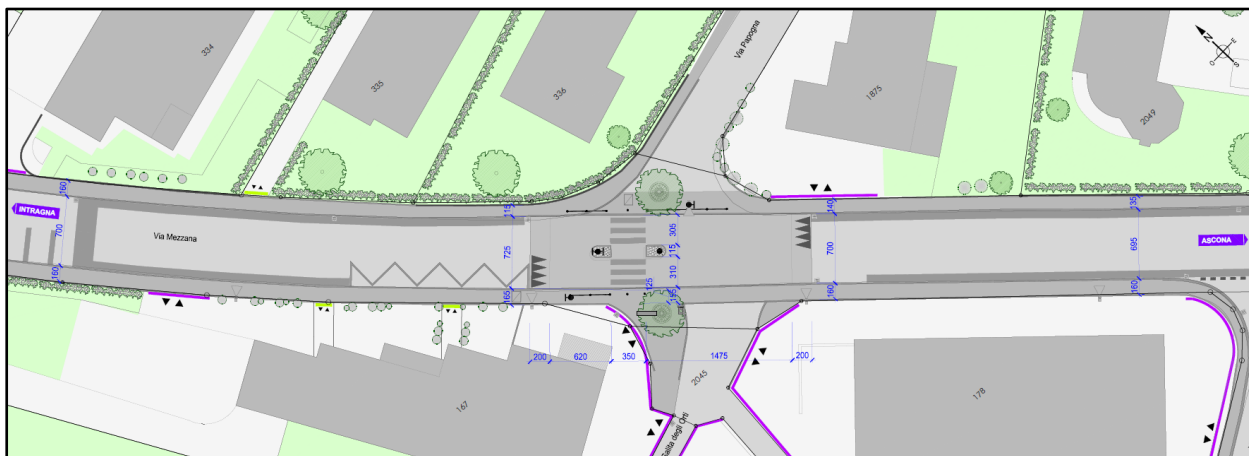
- nei pressi della rotonda di Via Locarno;
- nei pressi del centro Luxor - COOP;
- in zona "Dolce Monaco" (oggetto della presente domanda di credito);
- nei pressi dell'incrocio con Via Arbigo.

Questa tratta è lunga circa 870 metri e si sviluppa su un rettilineo con curve ad ampio raggio seguendo una pendenza regolare inferiore al 2%. L'asse è caratterizzato dalla presenza del marciapiede su entrambi i lati. Il traffico feriale medio (TFM) si attesta attorno ai 6'500 v/g.

L'attraversamento pedonale "Dolce Monaco" si trova sul percorso casa-scuola e sul percorso ciclabile regionale del Locarnese RLo1 "Locarno-Solduno-Losone-Intragna".

Durante gli orari scolastici il passaggio pedonale è controllato da un pattugliatore che aiuta i bambini ad attraversare Via Mezzana e a raggiungere il lato opposto della strada in tutta sicurezza.

Fuori da queste fasce temporali l'attraversamento in due fasi non garantisce sufficiente sicurezza, in particolare ai ciclisti, in quanto l'attuale isola spartitraffico ha una larghezza di solo 1,0 metro (la larghezza minima necessaria è infatti di almeno due metri).



1.2 Giustificazione di pubblica utilità

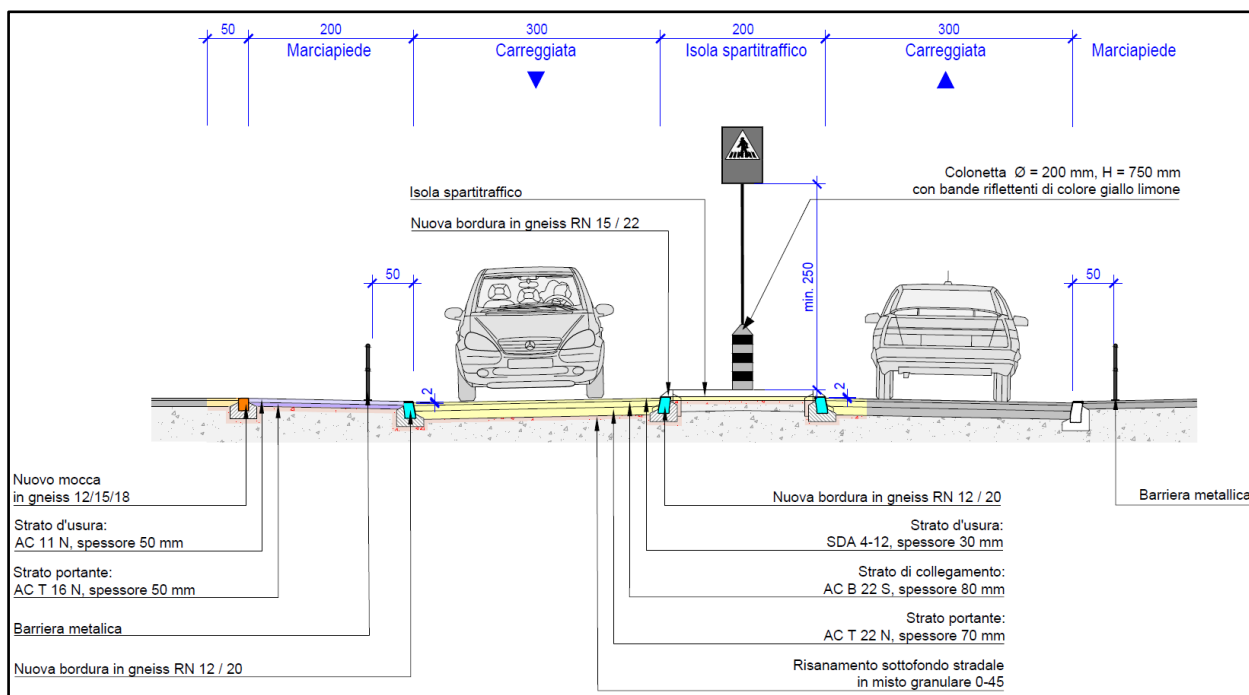
I quotidiani spostamenti pedonali dei percorsi casa-scuola necessitano uno studio più sensibile e delicato dei passaggi pedonali. Ogni giorno sulla Via Mezzana centinaia di bambini a piedi, in bicicletta o con altri mezzi sfruttano l'attraversamento in due fasi per raggiungere la propria destinazione. Come già detto, allo stato attuale la maggiore sicurezza dell'attraversamento

pedonale è garantita da un pattugliatore che nelle ore di punta gestisce i flussi tra casa e scuola dei bambini.

Per quanto attiene invece al percorso ciclabile Regionale RLo1 va segnalato come lo stesso giunge da Sud all'attraversamento in oggetto per poi proseguire in direzione di Intragna proprio lungo Via Mezzana; va peraltro segnalato che proseguendo invece su Via Papogna ci si può collegare al percorso RLo2. Anch'esso va da Locarno a Intragna.

Per poter quindi garantire a tutti gli utenti di mobilità lenta – ed in particolare ai ciclisti – la completa copertura dalle automobili sull'isola spartitraffico occorrerà allargare quest'ultima ad una larghezza pari ad almeno 2,00 metri. Per fare ciò occorrerà tuttavia intervenire sulla larghezza della carreggiata prevedendo un allargamento della stessa in quanto l'assetto attuale prevede una larghezza totale di 7,00 m (3,00 m carreggiata dir. Intragna + 1,00 m isola spartitraffico + 3,00 m carreggiata dir. Ascona).

L'allargamento è necessario anche perché, con i calibri stradali attuali, la calla neve riscontra delle difficoltà nel passaggio tra la barriera esistente a bordo strada e l'isola spartitraffico. È auspicabile infatti di avere uno spazio libero di 3,50 metri per il transito della calla neve, e nel caso specifico sono garantiti 3,00 metri sulla carreggiata più 0,50 metri a bordo strada fino alla barriera esistente (sul marciapiede), tuttavia la lama dello spazzaneve ha delle difficoltà comunque in quanto la battuta tra carreggiata e marciapiede è superiore a 2 cm (battuta massima consigliata per permettere alla calla neve di transitare senza difficoltà dove la larghezza della carreggiata è inferiore a 3,50 m).



A fronte di quanto esposto, ed in particolare per quanto attiene alla messa a norma del passaggio pedonale ed alla messa in sicurezza dell'attraversamento per i ciclisti, la pubblica utilità dell'intervento in oggetto è pertanto data e pienamente giustificata.

2. VERIFICHE TECNICHE DI FATTIBILITÀ

2.1 Basi di riferimento per la realizzazione del nuovo PP

I PP (passaggi pedonali) demarcati con le strisce gialle ai sensi dell'art. 77 cpv. 1 OSStr, sono delle strutture di attraversamento sulle quali il pedone gode della precedenza rispetto al traffico veicolare (art. 6 cpv. 1 dell'Ordinanza federale sulle norme della circolazione stradale). La nuova norma VSS SN 640 241 (2016), elaborata dall'Associazione svizzera dei professionisti

della strada e dei trasporti, fissa i requisiti minimi che il PP deve soddisfare per essere ritenuto idoneo e meglio:

- traffico giornaliero medio (TGM) di almeno 3'000 veicoli;
- durante le 5 ore più frequentate della giornata, non necessariamente consecutive, la frequenza pedonale è di almeno 100 pedoni;
- nel caso in cui il passaggio pedonale è parte integrante di un percorso casa-scuola, o alla presenza di una struttura di casa per anziani, ecc., la frequenza pedonale in attraversamento può essere ridotta;
- su entrambi i lati della carreggiata, deve essere disponibile un'area protetta di attesa per i pedoni, non transitabile dai veicoli;
- condizioni di visibilità ottimali in corrispondenza dell'attraversamento pedonale per garantire l'avvistamento:
 - **distanza di visibilità reciproca veicolo - pedone** (per esempio 55 metri, dove vige il limite di 50 km/h, a condizione che il V85, cioè il limite di velocità rispettato dall'85% dei veicoli, non superi i 50 km/h)
 - **distanza di riconoscimento veicolo – “struttura d'attraversamento”** (doppia rispetto alla distanza di visibilità reciproca);
- bordure dei marciapiedi ribassate, secondo norma VSS 640 241 e norma SIA 500;
- illuminazione pubblica adeguata, secondo norma VSS 640 241 e direttiva SLG 202 (ed. 2016);
- l'attraversamento deve coincidere con il percorso più diretto;
- considerare la posa di un'isola centrale di protezione.

Si rileva che uno dei requisiti minimi fissati nella normativa per definire idoneo un PP è che esso sia utilizzato regolarmente da un numero minimo di pedoni, affinché i conducenti assumano un comportamento particolarmente prudente in prossimità dello stesso.

Infatti, si è constatato che nel tempo un PP poco frequentato non è più percepito dai conducenti come un punto in cui è richiesta particolare prudenza, generando in tal modo una situazione di potenziale pericolo per il pedone in attraversamento.

Ricordiamo che il PP non è un luogo di attraversamento sicuro per definizione, bensì una possibilità di attraversamento sul quale il pedone gode della precedenza, della quale non deve peraltro abusare.

Se la struttura risponde alla norma, in tal caso è considerata adeguata e la probabilità d'incidente diminuisce, senza però essere esclusa.

Purtroppo, l'esperienza dimostra che non è con la semplice demarcazione delle strisce gialle che si garantisce automaticamente la sicurezza del pedone in attraversamento; anzi, nel caso in cui il PP non è almeno conforme ai requisiti minimi richiesti nella norma specifica, può addirittura dare al pedone una falsa sensazione di sicurezza.

Poiché la legge (art. 47 ONC) prescrive l'obbligo di utilizzare un PP situato nel raggio di 50 metri dal punto di attraversamento, non è possibile obbligare un pedone ad attraversare su una struttura che non adempie tutti i requisiti della norma.

Si ricorda che al di fuori del raggio di 50 m il pedone può attraversare la strada in qualsiasi punto egli ritenga che l'attraversamento sia sicuro.

Spetta dunque all'Autorità comunale valutare la necessità e proporre la realizzazione di un nuovo attraversamento, accompagnata da uno studio specifico che lo giustifichi e nel rispetto della norma VSS 640 241.

2.2 Il punto di attraversamento

Il passaggio pedonale in questione oggi non è conforme alla nuova norma VSS 640 241 e non fornisce ai ciclisti la possibilità di eseguire l'attraversamento in due fasi siccome la larghezza delle isole è inferiore a 2,00 metri. Per migliorare questa situazione verrà posata una nuova isola di larghezza 2,00 metri.

Questo cambiamento comporta un conseguente allargamento della strada per mantenere i calibri minimi delle corsie previsti dalla linea guida cantonale "*Concezione dello spazio stradale all'interno delle località*".

2.3 Condizioni di visibilità

Secondo la norma VSS 640 241 le condizioni di visibilità devono essere garantite sui due lati del passaggio pedonale, per una distanza di visibilità minima di 55 metri nel caso di una strada dove il limite generale di circolazione è di 50 km/h.

La verifica grafica mostra che le condizioni di visibilità reciproca veicolo - pedone come pure la distanza di riconoscimento veicolo – "struttura d'attraversamento" (distanza di visibilità minima di 110 metri) sono rispettate (vedi planimetria 1423_PD-11 Verifiche di visibilità).

2.4 Illuminazione pubblica

In corrispondenza di un attraversamento pedonale (sia nel caso lo stesso sia demarcato ai sensi dell'art. 77 cpv. 1 dell'OSStr., sia nel caso che non lo sia ma che venga creata comunque una struttura per agevolare l'attraversamento in 2 fasi della carreggiata), va garantita un'adeguata illuminazione verticale Ev della struttura. Tale illuminazione dovrà comprendere anche le zone d'attesa dove il pedone deve essere scorto ad una distanza tale da permettere agli automobilisti in transito lungo la carreggiata di accorgersi della presenza di un pedone che intende attraversare la carreggiata.

In considerazione delle nuove disposizioni emanate dai Servizi cantonali competenti per gli interventi lungo le strade cantonali e comunali destinati alla messa in sicurezza della mobilità lenta, sarà necessario effettuare una verifica illuminotecnica lungo tutta la tratta di strada cantonale interessata dall'intervento.

3. PROPOSTA DI SISTEMAZIONE

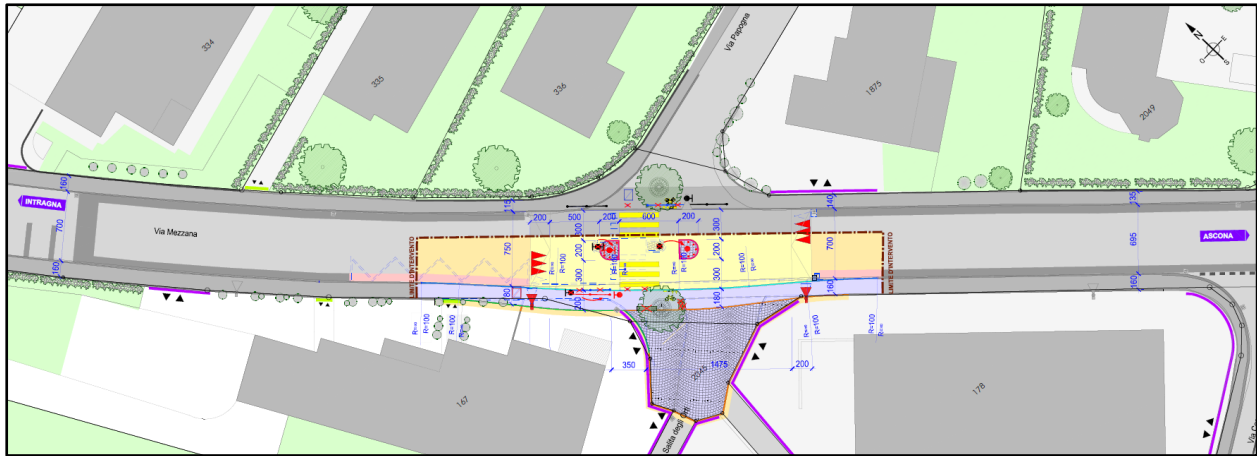
3.1 Nuova struttura di attraversamento pedonale e ciclabile

Il progetto prevede la creazione la rimozione dell'attuale isola centrale e la creazione di una nuova isola in prossimità della stessa ma avente larghezza pari a 2,00 m per permettere l'attraversamento in 2 fasi anche dei ciclisti. Tra le due semi-isole la larghezza sarà aumentata a 6,00 m nei quali è prevista la demarcazione del passaggio pedonale di 4,00 m sul lato Ovest e un attraversamento ciclabile di 2,00 m direttamente ad Est dello stesso.

3.2 Allargamento carreggiata sul lato sud

Quale conseguenza diretta dell'allargamento di 1,00 m dell'isola centrale per permettere l'attraversamento in due fasi anche dei ciclisti, il progetto prevede un allargamento unilaterale della carreggiata sul lato Sud della stessa in corrispondenza dello sbocco della Salita degli Orti. Per l'esecuzione dello stesso si prevede una modifica della geometria attuale con raggi di raccordo di 100,00 m che permetteranno di garantire il transito in sicurezza di tutte le tipologie di veicoli che già oggi transitano lungo Via Mezzana.

La modifica del tracciato della carreggiata in direzione di Ascona non implica tuttavia una modifica dell'assetto attuale di Via Mezzana, in particolare si prevede il mantenimento dell'attuale sopraelevazione della carreggiata con rampe di raccordo in asfalto ed un ripristino della pavimentazione fino a oltre metà carreggiata per permettere la rimozione dell'isola esistente e la creazione della nuova.



3.3 Riqualifica sbocco Salita degli Orti

In corrispondenza dello sbocco della Salita degli Orti, il progetto definitivo prevede la riqualifica dello spazio pubblico mediante la rimozione dell'attuale pavimentazione in asfalto e la posa di una nuova pavimentazione pregiata in selciato. Quest'ultimo sarà realizzato con cubotti in gneiss tipo 8/11 posati su letto in calcestruzzo e fugati con malta di cemento RGS.

Il progetto prevede la posa di una pianta in prossimità dello sbocco della Salita degli Orti (in analogia a quanto presente in prossimità dello sbocco di Via Papogna).

Per questa fase di progettazione è previsto il mantenimento della pianta esistente (Liquidambar messo a dimora nel 2003) in quanto ritenuto che la stessa non sia direttamente d'intralcio per la struttura di attraversamento.

3.4 Acquisizione sedimi privati

L'adeguamento di Via Mezzana per permettere l'esecuzione del nuovo attraversamento in due fasi prevede un allargamento unilaterale della strada. Questo sarà infatti realizzato unicamente sul lato Sud di Via Mezzana per permettere di contenere gli oneri dell'intervento e limitare gli espropri. Infatti, l'onere di espropriazione e di ripristino della pavimentazione è nettamente inferiore sul mappale 167 RFD perché non dispone di nessuna barriera fisica, a differenza di quanto presente sul lato opposto della carreggiata.

La realizzazione delle opere previste dal progetto definitivo necessita pertanto unicamente un esproprio-compensazione sul mapp. 167 RFD.

In questo senso il Municipio il proprietario del fondo part. no. 167 ha già dato il suo consenso per la cessione gratuita al Comune di Losone di 5.4 m².

4. PREVENTIVO DEI COSTI +/-10%

I costi necessari per la realizzazione degli interventi proposti sono riassunti come segue:

		TOTALE
OPERE DI PAVIMENTAZIONE	fr.	122'469.00
SEGNALETICA VERTICALE	fr.	2'580.00
DEMARCAZIONI	fr.	2'317.00
OPERE DA METALCOSTRUTTORE	fr.	5'250.00
ILLUMINAZIONE PUBBLICA	fr.	7'000.00
OPERE DA GIARDINIERE	fr.	2'500.00
TOTALE DELLE OPERE	fr.	142'116.00
IMPREVISTI (ca. 10%)	fr.	14'211.60
ONORARI DI PROGETTO E D.L.	fr.	25'000.00
TOTALE PARZIALE	fr.	181'327.60
IVA 7.7%	fr.	13'962.25
ARROTONDAMENTO	fr.	210.15
TOTALE PREVENTIVO DEI COSTI, IVA INCLUSA		fr. 195'500.00

La valutazione dei costi deve essere intesa con un margine +/-10%, IVA e opere imprevidite incluse; essa è comprensiva delle prestazioni tecniche e di progettazione, come pure dei costi relativi all'esecuzione delle opere.

5. CONCLUSIONI

Per ulteriori dettagli tecnici si rimanda al Progetto definitivo.

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

- 1. E' approvato il progetto definitivo 30 aprile 2019 per l'adeguamento del passaggio pedonale in Via Mezzana, all'intersezione con Via Papogna e Salita degli Orti.**
- 2. È concesso il relativo credito di costruzione di Fr. 195'500.--.**
- 3. Il credito sarà iscritto nel conto degli investimenti no. 501.165 "Adeguamento passaggio pedonale Via Mezzana" del Centro costo 620 Rete stradale comunale.**
- 4. Termine di scadenza del credito: 31.12.2021.**

Con stima.

PER IL MUNICIPIO:

Il Sindaco:

Il Segretario:

(firmato)

C. Bianda

S. Bay