

Interpellanza

Onorevole Sindaco e onorevoli Municipali,

nel 2008 il legislativo approvava il nuovo PR di Caslano e, con esso, anche il relativo piano viario. Quest'ultimo prevede una dozzina di tipologie di strade: strada principale (cantonale), strade di comparto e strade di servizio. Nel nostro Comune, ad eccezione delle tre strade di comparto, tutte le altre sono strade di servizio con calibri diversi.

In questi ultimi anni è cresciuta molto la sensibilità verso nuove tipologie di strade di quartiere (dove vige spesso il limite di 30 km/h) e nelle quali si afferma il concetto, anche per questioni di forza maggiore, di non separare i vari utenti (veicoli, ciclisti e pedoni), ma di farli coesistere attrezzando però convenientemente il campo stradale per la sicurezza di tutti. In quest'ottica il nostro piano viario è silente (è un suo limite).

Ma come dovrebbe essere una strada di quartiere? Riassumendo le indicazioni contenute nei testi citati in calce*, si può affermare che limitarsi alla segnaletica verticale (cartello zona 30) e alla segnaletica orizzontale (striscia colorata di generose dimensioni) non è più sufficiente.

A queste misure dovrebbero aggiungersi, inseriti opportunamente in alcuni punti della strada, anche restringimenti alla carreggiata veicolare (tramite paletti in gomma, o paracarri di pietra, o fioriere) e a dossi particolari ("cuscini berlinesi") che hanno il pregio di non estendersi a tutta la larghezza della carreggiata. Il loro nome deriva dal fatto che Berlino è stata la prima città a sperimentarne l'efficacia.

Questi dossi hanno infatti lo scopo di rallentare i veicoli, ma non sono di impedimento ai ciclisti, ai pedoni, alle carrozzelle per bambini e soprattutto alle carrozzine dei motulesi che hanno grosse difficoltà nell'oltrepassare le cosiddette "cunette", poiché queste si estendono a tutta la carreggiata. "Le cunette" sono elementi di moderazione veicolare da utilizzare solo dove esiste pure un marciapiede.

La vera strada di quartiere ha invece lo scopo di considerare alla pari tutti gli utenti, scoraggiando oltretutto i veicoli che utilizzano dette strade quali "scorciatoie" per guadagnare tempo.



"cuscino berlinese"



isola laterale



fioriere

A mio avviso, sono soprattutto le strade a senso unico e senza marciapiede che varrebbe la pena attrezzare come moderne strade di quartiere. Dal punto di vista finanziario, attrezzare una nostra strada che mediamente ha una lunghezza di 300/350 m in siffatto modo, comporterebbe una spesa stimata tra i 15 e i 20 mila franchi. Costi notevolmente inferiori rispetto alla realizzazione della stessa strada secondo PR.

Detto ciò e a scanso di fraintendimenti, non significa che il PR debba essere ignorato (l'optimum sarebbe infatti la sua realizzazione), ma è un invito a considerare la "moderna strada di quartiere" come un'alternativa preferibile rispetto allo status quo. E questo, soprattutto quando su una strada si procede con importanti lavori di sottostruttura o di completo rinnovo del manto stradale. In questa prospettiva, è doveroso citare il Consigliere di Stato Claudio Zali che, nel merito, ha scritto: "Le strade all'interno delle località sono luoghi di vita. Servono al transito di veicoli, ciclisti e pedoni, ma sono anche spazi per l'interazione sociale, il commercio, la sosta e lo svago di interi quartieri. La loro multifunzionalità è una ricchezza da promuovere".



paracarri fissi



paracarri mobili (da fissare se usati per moderare il traffico)

Per terminare rivolgo all'esecutivo le seguenti domande:

1. Il municipio ritiene di aderire ad un nuovo concetto di strada di quartiere come illustrato sopra?
2. Il municipio sarebbe disposto ad attrezzare, a titolo sperimentale e per un periodo di 6/12 mesi, una strada SS1 a senso unico sempre come sopra indicato, per valutarne l'efficacia e tastarne la rispondenza in primis presso i residenti e in generale presso la popolazione?
3. Il municipio sarebbe disposto ad implementare, dove ritenuto opportuno, una moderazione del traffico siffatta se vi fosse un interesse consistente da parte della popolazione?

Ringraziando per l'attenzione che sicuramente riserverete alla presente interpellanza, porgo cordiali saluti.

Consigliere comunale
Francesco Gianferrari

A handwritten signature in blue ink, reading "F. Gianferrari".

- 1*."Concezione dello spazio stradale all'interno delle località", Linee guida cantonali, DT
- 2*. "Moderazione del traffico all'interno delle località", USTRA, Ufficio federale delle strade
- 3*. "Le zone sotto la lente", (zona 20, zona 30, zone d'incontro e zone pedonali), TCS