



COMUNE DI CASLANO

CONFEDERAZIONE SVIZZERA - CANTON TICINO

MESSAGGIO MUNICIPALE N. 1343

Domanda di un credito di fr. 190'000.00 per l'introduzione del regime di Zona 30 nei comparti "Chiesa" e "Valle"

6987 Caslano, 11 maggio 2022

All'Onorando
Consiglio comunale di
Caslano

Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,

con il presente messaggio il Municipio chiede la concessione di un credito di fr. 190'000.00 per l'introduzione del regime di Zona 30 nei comparti "Chiesa" e "Valle".

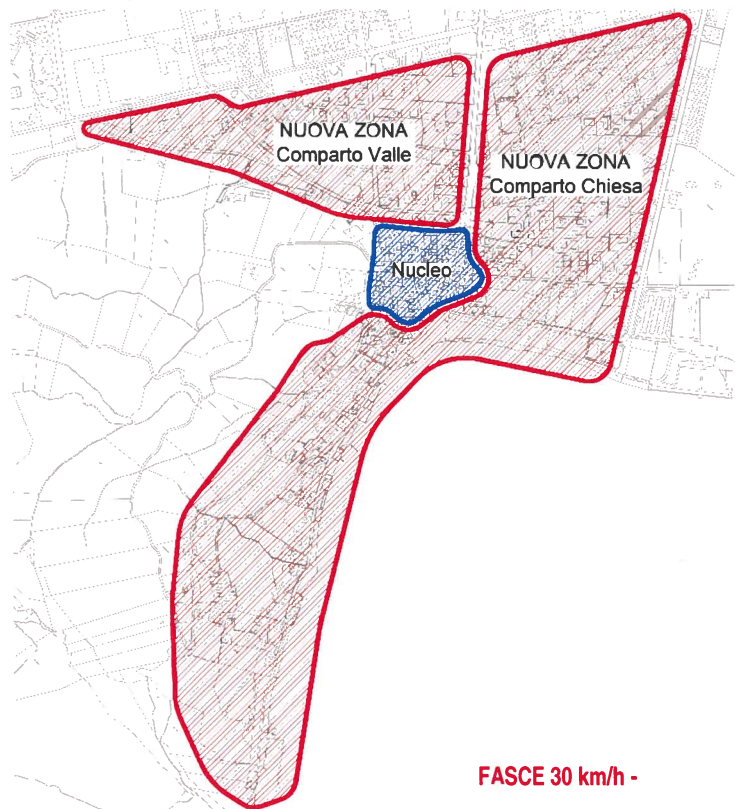
Introduzione

Il Comune di Caslano intende introdurre il regime di Zona 30 nei comparti residenziali denominati "Chiesa" e "Valle" situati nelle immediate vicinanze del nucleo storico. L'opportunità e la fattibilità dell'intervento è stata dimostrata nell'ambito della relativa "Perizia per l'introduzione del regime di Zona 30", allestita da Brugnoli e Gottardi Ingegneri consulenti SA nell'aprile 2020 ai sensi della specifica "Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro" del gennaio 2002. Grazie alla favorevole configurazione della rete stradale interessata dal provvedimento, l'introduzione del regime di Zona 30 non necessita di misure di moderazione del traffico, ma può avvenire tramite la sola segnaletica. Ai sensi della già menzionata ordinanza, ad ogni entrata veicolare alle zone dev'essere creato l'effetto di una "porta".

Nel caso specifico, nella quasi totalità delle entrate stradali alla zona, questo effetto viene raggiunto utilizzando come sostegni della segnaletica delle steli posizionate sul campo stradale e correlate dalle necessarie demarcazioni. Nei soli casi dell'accesso alla zona da Via Chiossetti e da Via Valle (lato Via Credera), il campo stradale è troppo esiguo per consentire l'impiego delle steli; la segnaletica viene quindi fissata a normali sostegni tubolari. La soluzione è documentata nel piano della segnaletica, integrato nel progetto. Parallelamente il progetto prevede l'introduzione del senso unico di marcia su Via Chiossetti. La necessità di effettuare la procedura di approvazione nella forma del progetto stradale, quindi secondo la legge cantonale sulle strade (725.100 Legge sulle strade, marzo 1983 e successivi aggiornamenti), deriva proprio dal collocamento delle steli nel campo stradale. Le misure di segnaletica, che in quanto tali andrebbero autorizzate secondo la procedura secondo l'Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr) del gennaio 2017, vengono in questo caso approvate nella procedura determinante (Legge strade) in ossequio alla Legge cantonale sul coordinamento delle procedure (Lcoord), ottobre 2005.

Trattandosi di un intervento di pertinenza comunale, la pubblicazione viene svolta dal Comune di Caslano.

Figura 1 Delimitazione Zona 30

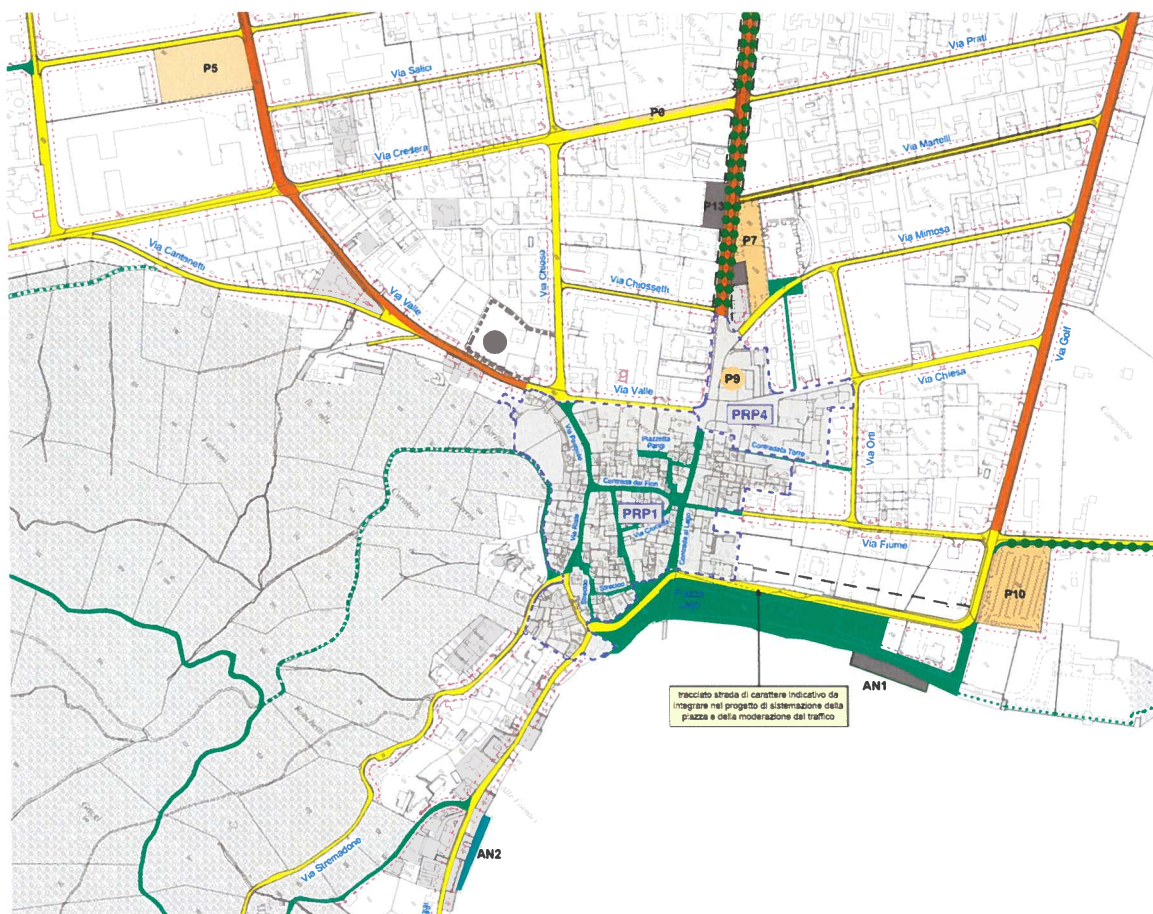


Piano Regolatore - Piano del traffico

Nell'area di progetto la suddivisione della rete stradale locale è basata sulla funzione che queste svolgono all'interno della rete. In questo ambito vengono di regola distinte strade con funzione di traffico (orientamento veicolare) e strade con funzione di servizio (di interesse locale). Queste dalle norme VSS vengono così definite:

- Strade con funzione di traffico (orientamento veicolare):
Le strade a funzione di traffico compongono la rete stradale principale e consentono trasporti sicuri, capaci ed efficienti. Simili strade sono in primo luogo dimensionate secondo le esigenze del traffico motorizzato.
- Strade con funzione di servizio (di interesse locale):
Le strade con funzione di servizio compongono la rete stradale secondaria (dal punto di vista del traffico motorizzato) e sono accessibili a tutte le categorie di utenti. Oltre alle componenti dinamiche di movimento veicolare (viaggiare, fermarsi, invertire la marcia e consentire il carico e scarico), lungo queste strade occorre considerare anche le componenti sociali delle nostre attività quotidiane (ad esempio incontrarsi ed intrattenersi). Le Vie Golf, Stazione e puntualmente la Via Industria che delimitano i comparti toccati dal progetto, sono a orientamento veicolare e nel dettaglio sono strade di raccolta con limite generale di 50 km/h. La rete stradale locale è composta da strade secondarie con funzione di servizio, che rendono i comparti analizzati compatibili con l'introduzione del regime di Zona 30. La gerarchia delle strade dal piano comunale del traffico è illustrata nella figura seguente.

Figura 2 Piano del traffico - Stato dicembre 2009



Strade

- strada principale
- strada di raccolta
- strada di servizio

Percorsi pedonali e ciclopiste

- pista ciclabile
- strade pedonali
- - - - sentieri e passi pedonali

Posteggi pubblici

- P posteggio all'aperto
- P̂ posteggio coperto

Trasporti pubblici

- / / / / area ferroviaria
- stazione / fermata FLP
- attracchi natanti pubblici

Elementi vari

- - - - linea di arretramento
- — — linea di costruzione
- PRP piano regolatore particolareggiato
- ● ● alberature

Lungo le tratte stradali presenti nei comparti in cui verrà inserito il regime di Zona 30, sono presenti delle aree dedicate a posteggi. Queste sono poste sulle stesse particelle delle strade e quindi sono parte integrante di queste. Nel dettaglio i posteggi attualmente esistenti sul campo stradale all'interno dei comparti Chiesa e Valle sono: in Via Chiesa (14 posteggi) nell'area antistante la Casa comunale e la Chiesa del paese, lungo la Piazza Lago (16 posteggi) e in tre piccole aree di parcheggio poste lungo Via Meriggi (20 posteggi). Oltre queste aree di posteggio è presente anche il posteggio Valle, il posteggio del Cimitero di Via Stazione, il posteggio del Cimitero di Via Martelli e il posteggio nelle retrovie della Casa comunale. Questi posteggi sono tutti esterni al campo stradale e non vanno quindi a toccare i fondi in cui è prevista l'introduzione del nuovo regime di Zona 30. Come si vedrà meglio in seguito i posteggi pubblici presenti sul campo stradale sono compatibili con quanto contenuto nel Piano Regolatore.

Posteggi pubblici sul campo stradale

Nel presente capitolo vengono analizzati i posteggi presenti sul campo stradale posti all'interno dei comparti Valle e Chiesa in cui il progetto in oggetto si prefigge di introdurre il regime di Zona 30. Sul campo stradale delle strade dei comparti Valle e Chiesa sono presenti le seguenti aree di posteggio:

- Via Chiesa, particella n. 153 RFD, 14 posteggi
- Piazza Lago; particella n. 200 e 908 RFD, 16 posteggi (5 + 6 + 5)
- Via Meriggi; particella n. 80 RFD, 20 posteggi (10 + 3 + 7)

Si osserva che nell'area di progetto dei comparti Valle e Chiesa e nelle loro immediate vicinanze, sono presenti aree di posteggio come ad esempio:

- Casa comunale, particella n. 152 RFD (12 posteggi)
- Posteggio Valle
- Posteggio Fimm
- Posteggio Cimitero di Via Stazione
- Posteggio Cimitero di Via Martelli
- ecc.

Queste aree di parcheggio non essendo poste sul campo stradale non sono parte integrante del presente progetto stradale. Per completezza si osserva che tutte queste aree di posteggio sono comunque presenti nel Piano Regolatore e quindi la compatibilità con il PR è garantita. Qui di seguito vengono analizzate singolarmente 3 aree di posteggio presenti sul campo stradale all'interno del perimetro della nuova Zona 30 dei comparti Valle e Chiesa.

Posteggi di Via Chiesa - 14 posteggi

Le necessità di posteggio nell'area della Piazza della Chiesa e della Casa comunale sono state valutate nel dettaglio nell'ambito della variante di Piano Regolatore del maggio 2013, approvata dal Consiglio di Stato nel dicembre 2015 - Rapporto di pianificazione. Nel rapporto redatto da Planidea SA, è stato analizzato e giustificato il fabbisogno di posteggi per la zona del nucleo storico di Caslano e zone limitrofe. I posteggi presenti in Via Chiesa fanno parte di quelli necessari a soddisfare il fabbisogno di posteggi del bacino d'utenza dell'area del nucleo storico. I posteggi sono quindi giustificati in termini di fabbisogno e sono quindi integrati nel Piano Regolatore. Sulla base della documentazione disponibile i posteggi di Via Chiesa, presenti sul campo stradale sono compatibili con quanto previsto dal Piano Regolatore vigente.

Posteggi di Piazza Lago - 16 posteggi

Anche i posteggi di Piazza Lago, come quelli di Via Chiesa, sono stati valutati nel dettaglio nell'ambito della variante di PR del maggio 2013. Anche gli stalli di posteggio presenti in Piazza Lago sono stati considerati nel rapporto di Planidea SA e nel dettaglio nell'ambito della stima del fabbisogno di posteggi necessari a soddisfare il fabbisogno di posteggi del bacino del nucleo storico. I posteggi di Piazza Lago sono quindi giustificati in termini di fabbisogno e sono quindi integrati nel Piano Regolatore. Per i dettagli si rimanda al rapporto di Planidea SA riportato in allegato. Sulla base della documentazione disponibile i posteggi di Piazza Lago, presenti sul campo stradale sono compatibili con quanto previsto dal Piano Regolatore vigente.

Posteggi di Via Meriggi - 20 posteggi

I posteggi esistenti posti sul campo stradale (stessa particella) della Via Meriggi sono divisi in tre blocchi principali. Il primo composto da 10 posteggi, il secondo da 3 posteggi ed il terzo da 7 posteggi.

Tutti i posteggi presenti nella stessa particella della Via Meriggi sono situati all'interno della zona di interesse pubblico AP10 posta tra la tratta dedicata al transito dei veicoli e il lago. Questi sono tutti regolamentati con disco orario (Zona blu). I posteggi esistenti e presenti in Via Meriggi come dimostrato dal rapporto di Planidea SA del gennaio 2022 *"Verifica fabbisogno posteggi pubblici – Comparto Via Meriggi"* rispondono ad un fabbisogno giustificato, garantendo un'offerta di posteggi commisurata con il reale fabbisogno di posteggi generato dalle varie destinazioni presenti nell'area della Via Meriggi. Nella situazione attuale questi posteggi, anche se effettivamente necessari, non sono ancora giustificati all'interno del Piano Regolatore. Il Municipio di Caslano nella prossima revisione del PR provvederà a giustificare i posteggi di Via Meriggi con l'approvazione del rapporto di pianificazione. Si osserva che la presenza dei posteggi posti sulla stessa particella di Via Meriggi non influenzano in nessun modo la realizzazione e l'introduzione della nuova Zona 30.

Descrizione degli interventi

Come anticipato in precedenza, l'area d'intervento è quella dei comparti "Chiesa" e "Valle" posti nelle immediate vicinanze del nucleo storico del paese. Nel dettaglio le aree analizzate sono quelle evidenziate nella figura 1. Tutti gli interventi previsti sono situati sul campo stradale.

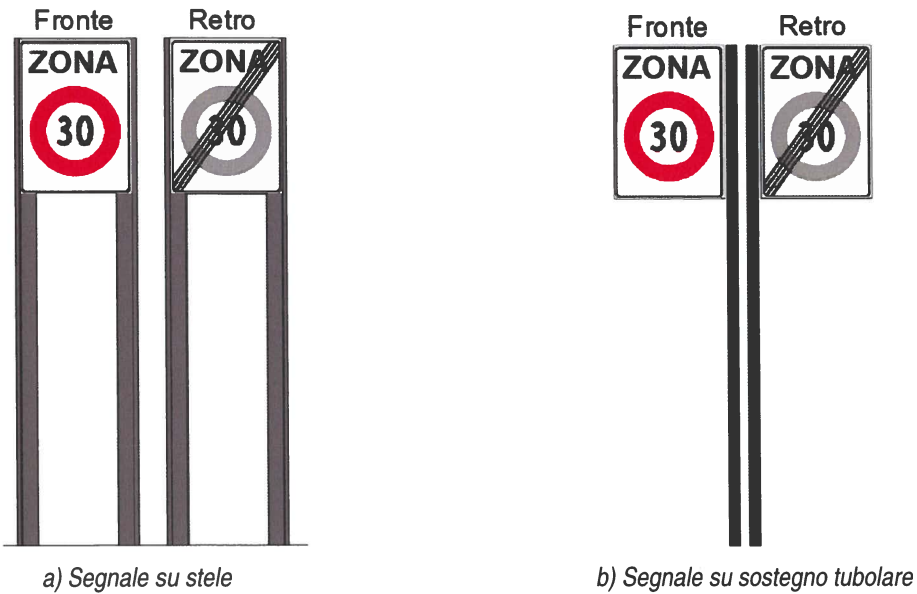
Principio di intervento

Come già illustrato, l'introduzione del regime di Zona 30 richiede unicamente l'adozione di adeguate misure di segnaletica verticale ed orizzontale. Non sono per contro necessari interventi sulla configurazione dello spazio stradale o di moderazione del traffico. La posizione delle steli e dei pali nelle zone di accesso alla Zona è indicata nel piano della segnaletica.

Misure di segnaletica verticale

La segnaletica di Zona 30 è composta dai segnali OSStr 2.59.1 e 2.59.2 da posizionare rispettivamente in entrata e in uscita dalla zona. L'esposizione della segnaletica è prevista tramite tavole fronte-retro posizionate al bordo della carreggiata e fissate su steli (telaio metallico) o su sostegni tubolari, in funzione dello spazio disponibile. La posizione dei segnali è indicata nei piani della segnaletica facenti parte del progetto stradale. Sono previste 10 tavole su steli e 2 tavole su sostegno tubolare.

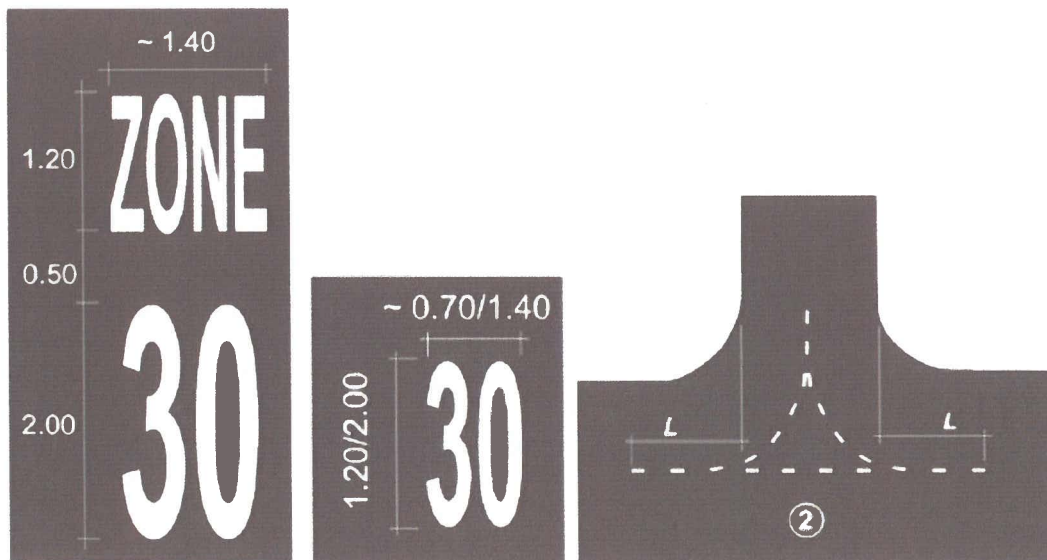
Figura 3 Tipologia di segnaletica verticale



Misure di segnaletica orizzontale

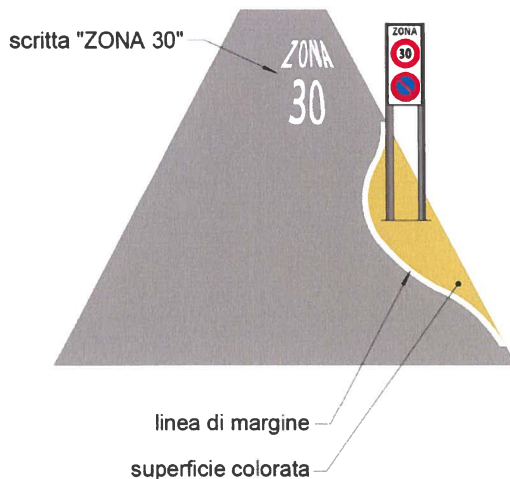
In ossequio alle disposizioni legali e tecniche, alle entrate di entrambe le zone è prevista la demarcazione "ZONA 30" che rafforza l'effetto della segnaletica verticale. All'interno della zona, laddove il calibro stradale lo consente e la situazione lo richiede, sono previste la demarcazione della precedenza da destra e il richiamo del limite di velocità in vigore ("30").

Figura 4 Demarcazioni previste



In corrispondenza delle steli viene inoltre demarcata una linea di margine per scansare l'ostacolo (OSStr 6.15).

Figura 5 Demarcazioni previste in corrispondenza delle steli



Deroghe

Conformemente alle prescrizioni dell'Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro del gennaio 2002, all'interno delle due zone vigerà il principio di precedenza da destra, esplicitato dalla specifica demarcazione. Fanno eccezione i seguenti incroci, dove a causa della visibilità insufficiente, in deroga alle prescrizioni previste viene mantenuto il regime di precedenza già in vigore (STOP):

- Via Chiossetti - Via Chioso
- Via Orti - Via Chiesa
- Via Pasquée - Via Valle

Senso unico di Via Chiossetti

Nell'ambito del progetto viene introdotta la misura del senso unico di marcia su Via Chiossetti per i veicoli che circolano da Via Stazione a Via Chioso. La misura del senso unico di marcia su Via Chiossetti deriva dal ridotto calibro stradale della tratta che risulta pressoché costante e pari a ca. 3 m. Questa è attualmente percorribile in entrambe le direzioni generando dei problemi in caso di incrocio tra due veicoli che percorrono la tratta stradale in senso opposto. Attualmente i veicoli in fase di incrocio debbono sfruttare le superfici e piazzali privati posti lateralmente alla strada ed in corrispondenza degli accessi. Per migliorare la percorribilità della tratta stradale e renderla sicura anche ai pedoni viene introdotto il senso unico di marcia. La nuova segnaletica è riportata nel piano della segnaletica.

Tavola "Eccezione Bici"

Nell'area di progetto dei comparti "Chiesa" e "Valle", attualmente vige il limite generale di velocità di 50 km/h ed in alcune tratte stradali a senso unico di marcia come ad esempio in Via Mimosa, Via Fiume, ecc. non è consentito neppure il doppio senso di marcia alle biciclette. Nell'ambito del progetto volto all'introduzione del regime di Zona 30 km/h è stata analizzata e presa in considerazione la possibilità di poter permettere alle bici di percorrere in entrambi i sensi le tratte attualmente a senso unico di marcia. Questa misura mira a migliorare i percorsi delle bici e la fruibilità del campo stradale a favore dei mezzi di mobilità lenta (bici) che non sempre rispettano il senso unico di marcia. L'introduzione di queste eccezioni per le bici permette di aumentare la sicurezza di questa utenza che andrebbe più a percorrere una tratta stradale a loro vietata creando delle situazioni di

pericolo. Considerando che le strade dei comparti “Chiesa” e “Valle” sono tutte strade di servizio, l’incrocio determinato considerato è proprio quello auto e bici. Per poter introdurre l’eccezione bici nelle tratte a senso unico, il calibro stradale della tratta deve essere uguale o maggiore a 3.60 m in modo da permettere l’incrocio tra un’auto ed una bicicletta a 30 km/h. La misura viene introdotta nelle seguenti tratte:

- Via Mimosa, da Via Golf a via Orti;
- Via Orti, da Via Mimosa a via Fiume;
- Via Fiume, da via Golf a via Orti;
- Via Cantonetti, da via Credera a via Valle.

La nuova tavola complementare di “Eccezione bici” posta sotto il segnale, sarà sempre accompagnata con il segnale “Senso unico con circolazione di ciclisti in sensi inverso”.

Particolarità

L’introduzione del regime di Zona 30 non richiede interventi sull’illuminazione stradale, sul sistema di smaltimento delle acque meteoriche del campo stradale o su altre infrastrutture pubbliche o private.

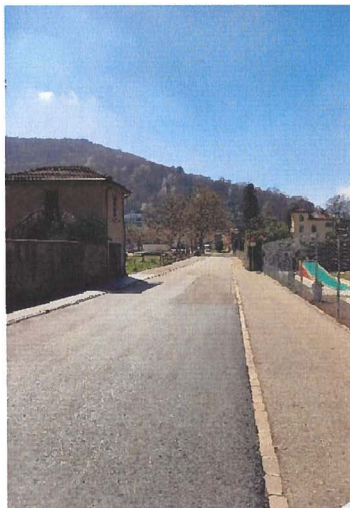
Programma lavori

I lavori di posa della segnaletica verticale e della segnaletica orizzontale potranno essere completati indicativamente in due settimane lavorative, a decorrere dalla crescita in giudicato dell’approvazione del progetto stradale.

Verosimilmente i lavori verranno eseguiti nel corso dell’estate/autunno 2022.

Documentazione fotografica

Piazza Lago



Via Chiesa



Via Meriggi



Via Stremadone



Via Mimosa



Via Orti / Via Chiesa



Via Valle



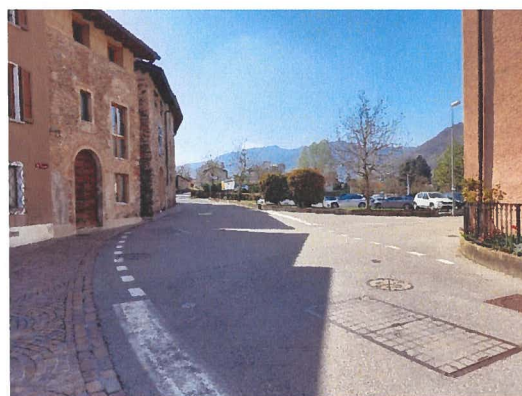
Via Martelli (Lato Via Stazione)



Via Valle / Via Chioso



Via Mimosa



Via Chiossetti



Via Valle



Preventivo (+/- 10 %)

I costi per l'introduzione del regime di Zona 30 nei due comparti analizzati sono valutati in fr. 190'000.00 (IVA inclusa), secondo il preventivo allestito sulla base degli attuali prezzi di mercato (stato gennaio 2022). Nel preventivo sono compresi i costi per la sostituzione della segnaletica esistente in quanto questa non sempre è rispettosa delle attuali prescrizioni imposte dalle normative settoriali. Nei costi esposti sono comprese anche le prestazioni dell'impresa di genio civile e pavimentazione necessarie per la realizzazione delle nuove fondazioni degli elementi di sostegno (steli e pali). Nel preventivo sono stati anche integrati i costi necessari per la realizzazione del controllo di efficacia che dovrà essere svolto entro un anno dall'introduzione del nuovo regime di Zona 30.

Il preventivo in dettaglio si presenta così:

- Segnaletica orizzontale	fr.	25'000.00
- Segnaletica verticale	fr.	70'000.00
- Genio civile e pavimentazione	<u>fr.</u>	<u>24'500.00</u>
Totale parziale	fr.	119'500.00
- Oneri per progetto definitivo / pubblicazione (Legge strade)	fr.	6'180.00
- Onore di progettazione esecutiva, appalti, DL, liquidazioni e messa in esercizio	fr.	21'600.00
- Perizia per controllo di efficacia (Rilievi radar esclusi)	<u>fr.</u>	<u>4'500.00</u>
Totale (IVA esclusa)	fr.	151'780.80
- IVA (7.7%)	<u>fr.</u>	<u>11'687.15</u>
Totale (IVA inclusa)	fr.	163'467.95
- Imprevisti (ca. 10%), arrotondamento	<u>fr.</u>	<u>16'032.05</u>
Totale (IVA inclusa)	<u>fr.</u>	<u>179'500.00</u>

Prima della pubblicazione del progetto, il credito necessario deve essere approvato dal Consiglio comunale.

Situazione contabile

Nel conto 610.5010.016 ad oggi sono state registrate spese per un totale di fr. 9'895.70 in relazione a consulenze chieste allo studio d'ingegneria del traffico e al pianificatore, così ripartita:

- fattura Brugnoli e Gottardi – raccolta documentazione	fr.	400.00
- fattura Brugnoli e Gottardi – progetto definitivo (*)	fr.	5'080.00
- fattura Planidea SA – verifica fabbisogno posteggi Via Meriggi	<u>fr.</u>	<u>4'415.70</u>
Totale	<u>fr.</u>	<u>9'895.70</u>

(*) importo incluso nel preventivo di spesa dell'opera.

Ricapitolazione generale

- preventivo spesa progettista	fr.	179'500.00
- spesa conto 610.5010.016 non inclusa nel preventivo	<u>fr.</u>	<u>4'815.70</u>
Totale (IVA inclusa)	<u>fr.</u>	<u>184'315.70</u>
Importo arrotondato del credito richiesto	<u>fr.</u>	<u>190'000.00</u>

Relazione con il Piano finanziario

Il Piano degli investimenti del Comune per il periodo 2021-2025 (documento annesso al preventivo 2022) alla voce:

Istituzioni: regolamento della circolazione: Zone 30 km/h: II fase

– preventivo anno 2023 uscite fr. 150'000.00

Contributi di migioria

L'intervento non dà luogo al prelievo dei contributi di migioria.

Procedura d'approvazione

Per anticipare la fase realizzativa, il Municipio ha deciso di sottoporre la richiesta di credito al Consiglio comunale senza attendere l'approvazione formale del progetto da parte dell'autorità cantonale. Precisiamo che il progetto comunque dovrà essere presentato al Cantone dallo studio incaricato. Dopo l'approvazione del credito e il nulla osta del Cantone, il progetto dovrà essere pubblicato secondo la Legge sulle strade (art. 33) e per la segnaletica secondo l'Ordinanza sulla segnaletica stradale.

A lavori ultimati, secondo i dispositivi di Legge, occorrerà prevedere un monitoraggio costante del comportamento degli utenti, allo scopo di verificare l'efficacia della zona 30 e valutare eventuali correttivi. Entro un anno dall'entrata in vigore della nuova segnaletica, il Municipio dovrà valutare la situazione e confermare il raggiungimento degli obiettivi di progetto. In caso contrario, bisognerà valutare gli accorgimenti per correggere i difetti.

Conclusioni

Il Municipio è convinto della necessità di eseguire questi interventi di moderazione in modo da ossequiare le disposizioni vigenti e per dare maggiore rilievo alla sicurezza pedonale in questi particolari comparti dove sono presenti alcuni significativi elementi dell'infrastruttura sociale. L'introduzione della Zona 30 nei comparti "Chiesa" e "Valle" consente soprattutto di meglio proteggere e securizzare principalmente i percorsi casa-scuola, così come i percorsi verso le attività del nucleo, la Chiesa parrocchiale, la Casa comunale, il Lido comunale, il porto barche e il Cimitero. Ad eccezione della Piazza Lago, in cui sono presenti importanti superfici dedicate ai pedoni, la rete stradale interessata, non dispone di marciapiedi o altri elementi per la conduzione dei pedoni. Il carattere delle aree interessate è principalmente residenziale con la presenza di attività di ristorazione e di tipo commerciale presenti nell'area della Piazza Lago. Questi interventi completeranno la Zona 30 già esistente nel comparto della scuola elementare, della scuola dell'infanzia con l'ampliamento su Via Prati e si inseriscono nel concetto che il Municipio intende perseguire, introdurre le zone a velocità limitata laddove necessario, dando priorità alle zone più sensibili dove confluiscono il maggior numero di bambini e pedoni.

Proposta di risoluzione

Onorevoli signori, il Municipio v'invita a voler

risolvere:

1. E' approvato il progetto stradale di introduzione del regime di Zona 30 nei comparti "Chiesa" e "Valle".
2. Al Municipio è concesso un credito di fr. 190'000.00 per il relativo finanziamento.
3. Scadenza del credito: 31 dicembre 2023.
4. Spesa a carico del conto investimenti del Comune. Richiamato l'art.17 Rgfcc, la durata di vita dell'investimento è stabilita in 40 anni con un tasso di ammortamento del 2.5%.

Con ossequio.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco: E. Taiana Il Segretario: I. Casanova



Ris. mun. del 9 maggio 2022

Per esame e rapporto:

Gestione	Opere pubbliche	Petizioni
●	●	