

**RAPPORTO PRELIMINARE DEL MUNICIPIO SULLA MOZIONE  
DEL 7 DICEMBRE 2011 INOLTRATA DAL CONSIGLIERE  
COMUNALE LUCA MAGHETTI PER IL GRUPPO PLRT  
RICHIEDENTE L'INTRODUZIONE DELLA VELOCITÀ A  
30 KM/H SU VIA L. LAVIZZARI E VIA A. TURCONI NEL  
QUARTIERE DI MENDRISIO**

---

Al Lodevole Consiglio Comunale di Mendrisio,  
Signori Presidente e Consiglieri,

Ai sensi dell'art. 67 cpv. 2 lett. a LOC, il Municipio deve trasmettere il proprio preavviso sulla mozione citata, presentata durante la seduta del Consiglio comunale del 12 dicembre 2011 e trasmessa all'esame della Commissione delle Opere Pubbliche.

In data 20 dicembre 2011 il Municipio ha preso atto della mozione e, con risoluzione municipale n. 7473, l'ha demandata al Dicastero Sicurezza Pubblica per esame e preavviso (art. 67 cpv. 2 LOC).

In data 2 maggio 2012 il Municipio ha preso atto del verbale del Dicastero Sicurezza Pubblica e con risoluzione municipale n. 8543 ha risolto di ratificarne i contenuti e le conclusioni e, avvalendosi della facoltà di allestire un preavviso entro il termine di sei mesi (ai sensi dell'art. 67 cpv. 2 LOC), di esporre il presente rapporto preliminare.

#### **I CONTENUTI DELLA MOZIONE**

Ricordiamo in estrema sintesi che il mozionante perora, con il suo atto parlamentare, la concretizzazione dell'introduzione della velocità a 30 km/h nel Quartiere di Mendrisio, più precisamente:

1. *Mendrisio, dalla rotonda di Via L. Lavizzari fino all'incrocio con Via Industria/Via Pozzi;*
2. *Mendrisio, Via A. Turconi.*

Richiamate tutta una serie di considerazioni e motivazioni preliminari, alcune delle quali si rifanno tra l'altro alla mozione denominata "*restyling*" ed a ripercussioni positive sulla sicurezza nell'ambito della circolazione stradale segnatamente nel contesto di ridurre il carico ambientale, si auspicano interventi concreti anche da rapportare tangibilmente Mendrisio con il simbolo adottato e riconosciuto di "*cittàslow*".

#### **DISPOSIZIONI PER L'INTRODUZIONE DI ZONE 30**

Le condizioni per la creazione di strade con deroghe inferiori alle limitazioni generali di velocità sono regolamentate dall'art. 108 dell'Ordinanza federale sulla segnaletica stradale; tali disposizioni prescrivono che, per le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e per le zone d'incontro, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ne disciplina i particolari e ne fissa le condizioni. In questo senso il DATEC ha emanato l'Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro, del 28 settembre 2001 (Stato 22 gennaio 2002).



I Comuni che prevedono di introdurre nei quartieri residenziali zone con limite di velocità massima di 30 km/h devono considerare che queste sono subordinate a condizioni che molte volte sono oggetto di interpretazioni diverse. A seguito di ricorsi, una decisione del Tribunale federale ha dettato in maniera definitiva i criteri per la costituzione di queste zone; in base a ciò gli ingegneri del traffico e gli uffici che si occupano di realizzare queste zone sono tenuti a presentare i necessari dati di supporto, perizie e la relativa documentazione.

E' possibile inoltre disporre riduzioni di velocità se determinati utenti della strada necessitano di protezioni speciali, se tali provvedimenti consentono di migliorare la fluidità del traffico su tratti molto frequentati oppure se emissioni eccessive a carico dell'ambiente (rumore, sostanze inquinanti, ecc.) possono essere ridotte ai sensi della legislazione sulla protezione dell'ambiente.

A questo proposito, un parametro di riferimento importante nell'ambito della pianificazione stradale e della circolazione è la "velocità V85", ovvero la velocità non superata dall'85% dei veicoli. Difatti, se la velocità dell'85% dei veicoli rientra già nei limiti di 30 km/h l'introduzione di misure restrittive sono superflue; non possono essere considerati i superamenti effettuati dal rimanente 15%.

La gerarchia delle strade nonché la destinazione del territorio inserite nei PR, devono essere considerate per una valutazione d'insieme. Per un buon funzionamento delle zone 30 è indispensabile che la rete viaria di base sia efficiente. I problemi di circolazione possono in effetti trovare delle soluzioni diverse; la zona a velocità ridotta non è sempre la panacea.

In molti casi altri interventi permettono di raggiungere un risultato migliore.

#### **GLI STUDI EFFETTUATI E IN ATTO**

Il Municipio tramite questo rapporto vuole informare di quanto già considerato in ambito di studi e di soluzioni concordate con il Cantone proprio nei sensi della mozione qui in esame.

##### Via L. Lavizzari – Piazza del Ponte – Via Industria/Via Pozzi

Nel corso degli anni 2005 e 2006 vi sono state le trattative con la Divisione delle costruzioni, Area del supporto e del coordinamento di Bellinzona, per rielaborare il progetto di moderazione del traffico della strada cantonale Via L. Lavizzari – Piazza del Ponte – Via Industria, che teneva conto di varie misure strutturali fra cui:

- la realizzazione di una rotonda a raggio limitato all'intersezione di Via Industria – Via Pozzi;
- la sistemazione della Piazza del Ponte.

Il preventivo di massima elaborato a suo tempo ammontava a Fr. 720'000.-- (di cui Fr. 500'000.-- per la nuova rotonda). Su questa base il Cantone avrebbe confermato il proprio contributo, trattandosi di strade cantonali.

Tale progetto, tutt'oggi valido e confermato, ha dovuto essere temporaneamente accantonato per i seguenti motivi:

- la mancata approvazione della sistemazione definitiva di Piazza del Ponte proposta a suo tempo dal Municipio, tuttora in fase di sviluppo e progettazione;
- il rinvio della realizzazione da parte del Cantone del marciapiede su Via Pozzi (territorio di Castel San Pietro e solo parzialmente di Mendrisio), già preavvisato favorevolmente dal Municipio e opera che si inseriva nella realizzazione della nuova rotonda all'intersezione di Via Industria – Via Pozzi.



Si considera tuttavia che l'opera di moderazione del traffico non prevedeva comunque l'introduzione di una zona limitata a 30 km/h, ma unicamente opere strutturali intese a migliorare la sicurezza viaria, pedonale e quindi anche un abbassamento della velocità di transito dei veicoli. Il Cantone non avrebbe comunque accolto la proposta di una Zona 30 per il fatto che l'asse stradale in questione è considerato asse principale con punte giornaliere di circa 15'000 veicoli.

#### Via A. Turconi

Nel 2002 il Municipio ha avviato gli studi concernenti una riqualifica viaria e l'introduzione di una Zona 30 nonché altre misure di moderazione del traffico sul comparto di Via A. Turconi, con specifico mandato a uno studio d'ingegneria.

Questo progetto, con la collaborazione del Dipartimento del territorio, era stato inserito nell'elenco dei sussidi federali per misure a favore della qualità dell'aria quali le Zone 30 e la moderazione del traffico, che prevedeva un consistente contributo federale corrispondente al 55% della spesa prevista.

Il progetto definitivo che considerava anche tutte le indicazioni fornite dalla Sezione dei trasporti per quanto concerne il transito dei trasporti pubblici e che prevedeva due varianti per una spesa di Fr. 4,7 Mio (Variante A) e Fr. 4,25 Mio (Variante B) è stato trasmesso al Dipartimento del territorio il 18 settembre 2003 per la richiesta definitiva dei sussidi federali allora riconosciuti per le riqualifiche viarie che si inserivano nelle misure che concorrevano a diminuire le emissioni nell'aria del traffico motorizzato.

Tutto il lavoro e le buone intenzioni del Municipio dovettero essere accantonate quando il Dipartimento del territorio con lettera del 20 aprile 2004 ha comunicato che nell'ambito delle misure urgenti inerenti il programma di sgravio delle finanze federali, l'Assemblea federale ha deciso, in data 19 dicembre 2003, che la Confederazione avrebbe erogato i contributi per provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico realizzati unicamente lungo le strade nazionali e principali. Ciò significava che, da parte della Confederazione, non veniva più sussidiato alcun intervento su strade comunali o cantonali, sia esso già eseguito o già preavvisato favorevolmente. Il Dipartimento precisava che questa decisione, del tutto indipendente dalla volontà cantonale, non metteva in discussione l'opportunità di realizzare gli interventi previsti; si trattava, per i Comuni interessati, di rivalutare tali progetti in considerazione delle proprie possibilità finanziarie.

Il Municipio ha quindi valutato la questione, giungendo alla decisione che da solo non poteva affrontare un investimento di tale portata ancorché il progetto avrebbe rivalutato un comparto particolarmente sensibile per la presenza di scuole, ospedale, casa per anziani, istituti privati, ecc.

La decisione di accantonare tale progetto (non considerato prioritario) fu anche supportata dall'avvio della procedura di costruzione del nuovo stabile dell'Accademia d'architettura di Viale Canavée e da vari progetti ancora in fase di elaborazione e di studio quali il Museo dell'Architettura, la Biblioteca cantonale, la sistemazione del comparto di Villa Argentina, ecc. Non da ultimo sono stati nel frattempo avviati gli studi per l'elaborazione del Piano generale di smaltimento (PGS) che confermano la necessità di intervenire sulle canalizzazioni di Via A. Turconi.

Ovviamente il Municipio condivide che Via A. Turconi sia in futuro oggetto di un riesame di progetto di moderazione del traffico, come già confermato nelle osservazioni alla mozione "restyling".



### Studi in atto

In data 15 aprile 2008 il Municipio ha risolto per l'allestimento di un primo rapporto tecnico e riassuntivo sulle possibilità tecniche e strutturali di intervento in ambito di moderazione del traffico e di Zone 30.

Il 30 gennaio 2009 l'Ufficio tecnico comunale e la Polizia comunale hanno presentato un rapporto preliminare ed un piano indicativo di lavoro che considera le zone di Mendrisio dove è possibile avviare le analisi per introdurre Zone 30 o altre misure di moderazione o di limitazione del traffico.

Il Municipio ha fatto proprio tale rapporto preliminare ma, dopo la fase aggregativa 2008, ha chiesto ai servizi interessati di estendere lo studio a tutti i Quartieri della Città di Mendrisio. L'Ufficio tecnico comunale e la Polizia comunale, in data 10 febbraio 2011, hanno presentato il "Rapporto tecnico e di indirizzo per l'introduzione di Zone 30, misure di moderazioni del traffico o limitazioni di velocità sul territorio della Città di Mendrisio" con i piani generali. Tuttavia prima di attribuire un incarico ad uno specialista per l'allestimento della perizia ai sensi dell'Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro del 28 settembre 2001, citata in ingresso, ha deciso di procedere ai necessari rilevamenti mirati e sistematici del traffico e della velocità dei veicoli e di allestire in questo ambito la documentazione dettagliata prescritta a norma di legge.

I vari rilevamenti tecnici sono terminati lo scorso mese di gennaio. Gli stessi sono tuttora all'esame dell'Ufficio tecnico comunale e della Polizia comunale per una valutazione preliminare; un rapporto è previsto per la fine del mese di maggio 2012. Questa valutazione dovrà tener conto ed essere coordinata con i progetti stradali già in corso o per i quali sono già state prese decisioni di principio da parte del Municipio e del Cantone.

Solo in seguito potrà essere attribuito un mandato ad un ingegnere del traffico per l'elaborazione degli approfondimenti necessari e, se fattibile, di una proposta operativa (perizia, progetto e relativi costi) per una o più Zone 30 o zone da moderare tramite altri interventi strutturali.

Resta inteso che questi interventi devono essere considerati nell'ambito delle priorità del Piano finanziario e del Piano delle opere.

### **PRIMA RISPOSTA ALLE RICHIESTE DELLA MOZIONE**

Possiamo affermare che è del tutto palese che il Municipio sia favorevole a sostenere gli obiettivi della citata mozione, ovvero la creazione di Zone 30 o zone con moderazione del traffico non solo limitate a Via L. Lavizzari e Via A. Turconi, ma estese a tutto il territorio attuale e futuro della Città di Mendrisio.

Ciò crediamo debba però avvenire con alcuni distinguì rispetto alle richieste formulate dal mozionante, più precisamente:

- che le misure proposte siano valutate nel contesto della pianificazione stradale coordinata a livello regionale quali il PTM e il PAM 2 (nuovo svincolo autostradale, nuovo assetto delle strade di competenza cantonale, nuovo assetto viario comunale compreso il comparto di San Martino);
- che gli interventi previsti siano considerati nell'ambito delle priorità del Piano finanziario e delle opere prioritarie;
- che i progetti che saranno resi esecutivi tengano conto di una ripartizione di priorità nell'ambito dei vari quartieri attuali e nuovi della Città di Mendrisio.



## CONCLUSIONI

Pertanto visto quanto sopra esposto e fatte salve le riserve appena ricordate, il Municipio ritiene di poter accogliere la mozione citata e più precisamente:

- a) che la possibilità di introdurre una Zona 30 o altre misure di moderazione su Via L. Lavizzari, tratto dalla rotonda con Via Zorzi e Via Praella fino all'incrocio con Via Industria/Via Pozzi sia tenuta in considerazione come priorità, ed eseguita in concomitanza con la sistemazione definitiva di Piazza del Ponte;
- b) che la possibilità di introdurre una Zona 30 o altre misure di moderazione su Via A. Turconi, almeno sul tratto Ospedale – Casa per Anziani prima degli interventi di PGS, sia tenuta in considerazione come priorità.

Con osservanza.

Per la Municipalità:

Il Sindaco:

*Lic.oec.HSG C.Croci*

Il Segretario:

*Lic.Rer.Pol. M.Demenga*