

**Messaggio municipale n. 2023-04 concernente la richiesta di un credito di CHF 37'000.00 (IVA inclusa) per l'introduzione delle zone 30 km/h lungo le strade comunali e la strada cantonale in zona nucleo di Aranno**

All'Assemblea comunale di Aranno.

Gentile signora Presidente,  
gentili signore,  
egregi signori,

sottoponiamo alla vostra attenzione il presente messaggio concernente la richiesta di un credito di CHF 37'000.00 per l'introduzione delle zone 30 km/h lungo le strade comunali e la strada cantonale in zona nucleo di Aranno.

### **1. Premessa**

L'esigenza di preservare le zone abitate dalle conseguenze negative dovute al traffico veicolare e la necessità di moderare la circolazione veicolare nei comparti residenziali ha indotto numerosi Comuni ad introdurre il limite di velocità di 30 km/h lungo alcune strade del loro tessuto urbano.

Per queste ragioni e dopo aver ricevuto diverse richieste da parte della popolazione, il Municipio ha deciso di attivare la pratica riguardante la moderazione del traffico e l'introduzione di zone 30 km/h su tutto il territorio comunale residenziale. A tale scopo è stato conferito un incarico ad un ingegnere del traffico (Brugnoli e Gottardi SA), al fine di eseguire uno studio per l'analisi e la successiva verifica d'idoneità per l'implementazione di dette zone nel Comune di Aranno. Il costo di questa perizia, allestita nel mese di aprile 2022, ammonta a CHF 6'031.20 ed è già stato contabilizzato nella gestione corrente dell'anno 2022 (v. conto n. 771.318.22), pertanto questa spesa non va più inclusa nella presente richiesta di credito.

Il progetto presentato concerne la realizzazione delle cosiddette Zone 30 all'interno del territorio del Comune di Aranno (strade comunali), nonché lungo la strada cantonale che attraversa il nucleo di Aranno.

### **2. Situazione attuale**

Ad oggi, sul territorio di Aranno non esiste nessuna Zona 30. In questo contesto, si osserva che le Autorità cantonali, dopo ferme e reiterate richieste da parte del Municipio alle quali hanno fatto seguito sopralluoghi, rilevamenti e lunghe discussioni, hanno finalmente approvato alcuni anni orsono la posa di moderatori del traffico lungo la strada cantonale che attraversa il nucleo di Aranno. La velocità autorizzata rimane tuttavia quella di 50 km/h.

Anche lungo le strade comunali la velocità massima attuale risulta quella di 50 Km/h. Considerata la larghezza e la visibilità, questo limite risulta spesso troppo poco restrittivo e può creare dei problemi di sicurezza per gli altri utenti che utilizzano queste strade (pedoni, biciclette, bambini, ecc...).

### **3. Obiettivi dell'introduzione della Zona 30**

Gli scopi generali, ovunque perseguiti con la moderazione del traffico di zona, sono di seguito elencati.

- Aumento della sicurezza della circolazione, grazie alla riduzione del numero di incidenti e dei movimenti veicolari impropri (traffico parassitario);
- riduzione della gravità degli incidenti, grazie alla velocità d'urto inferiore;
- miglioramento della qualità di vita, grazie alla riduzione delle emissioni moleste (rumore e inquinamento atmosferico);
- recupero di spazi urbani pregiati, grazie alla riduzione delle superfici riservate al traffico e alla convivenza dei diversi utenti sullo stesso spazio.

Oltre agli scopi generali della moderazione del traffico, tramite segnaletica di zona possono essere perseguiti anche degli scopi particolari, specificamente legati alla zona in esame. Tali scopi vengono dettati soprattutto dagli elementi dell'infrastruttura sociale comunale e dalle particolarità locali della zona in esame.

Nel caso in questione, la moderazione del traffico consente soprattutto di meglio proteggere gli utenti della fermata del trasporto pubblico "Aranno, paese", utilizzata anche dagli scolari che devono recarsi presso la scuola elementare di Cademario o alla scuola media di Agno, che per essere raggiunta richiede di camminare sul sedime stradale privo di marciapiedi (solo le aree di attesa sono configurate in modo da offrire una certa protezione).

La riduzione della velocità consentirebbe, in alcune situazioni puntuali, di migliorare le condizioni di immissione veicolare sulla strada cantonale, in un tratto tortuoso e con poca visibilità.

#### **4. Criteri d'idoneità per l'introduzione della Zona 30**

L'idoneità di una zona all'introduzione del limite di velocità di 30 km/h deve, di principio, essere valutata in relazione al grado di raggiungimento degli scopi descritti nel capitolo precedente.

Le principali argomentazioni a favore del provvedimento sono di seguito elencate, mentre non si riscontrano controindicazioni di alcun tipo:

- nel caso specifico, l'introduzione del provvedimento contribuisce soprattutto a migliorare le condizioni di mobilità pedonale lungo la strada cantonale (in ampia parte priva di marciapiedi), in relazione all'accesso alla fermata autobus e ai due posteggi pubblici a sostegno del nucleo;
- benché sempre apprezzabile, il potenziale beneficio ambientale non appare elevato, ritenuto che la velocità lungo via Campagna già corrisponde a 30 km/h e che la riduzione conseguibile sulla strada cantonale sarebbe di soli 10 km/h e su un breve tratto;
- l'introduzione del limite di 30 km/h risulta già ampiamente coerente con l'assetto stradale e l'immagine della rete stradale di servizio della zona (strade comunali);
- alla luce dei significativi miglioramenti per la mobilità pedonale e delle solo marginali limitazioni per la circolazione veicolare (lunghezza della tratta limitata e riduzione della velocità di soli 10 km/h rispetto a quella registrata), l'opportunità di includere nella zona 30 anche la strada cantonale appare data;
- benché lungo le strade del perimetro non si siano registrati particolari incidenti è comunque dato anche un potenziale miglioramento della sicurezza della circolazione veicolare. Grazie alla riduzione della velocità, le distanze di arresto dei veicoli vengono infatti ridotte, migliorando le condizioni di uscita dalle strade subordinate e dagli accessi privati e riducendo così ulteriormente la probabilità generale di collisione. La riduzione della velocità contribuisce, inoltre, a ridurre le conseguenze di eventuali incidenti, anche in caso di collisione tra un veicolo e un pedone o un ciclista;
- non essendo attraversata da traffico parassitario, non sono da temere conseguenze negative fuori dalla zona stessa.

## 5. Provvedimenti

Per l'introduzione della zona sono da prevedere i seguenti provvedimenti:

- creazione di "porte" di accesso alla zona, da realizzare tramite la segnaletica di prescrizione (segnali 2.59.1 risp. 2.59.2 OSStr) e demarcazione "zona 30" a tutte le entrate veicolari della zona, conformemente alle vigenti disposizioni di legge;
- demarcazione del limite di velocità "30" a distanze regolari ed in uscita dagli incroci;
- integrazione dei segnali di divieto di sosta esistenti (segnale 2.50) nella nuova segnaletica di zona;
- adeguamento della segnaletica esistente al nuovo regime di zona (soppressione di segnali superflui o non coerenti).

Allo scopo di migliorare effettivamente le condizioni di mobilità pedonale lungo la strada cantonale risulta invece opportuno introdurre una fascia pedonale sul lato a valle della strada, tra il nucleo ed i posteggi pubblici più a monte (mappale 36 RFD). La fascia assume quindi il ruolo di un restringimento della carreggiata e deve essere sviluppata secondo le specifiche linee guida cantonali. Gli elementi dissuasori di protezione della fascia escludono abusi da parte dei conducenti e proteggono così i pedoni.

## 6. Interventi di moderazione del traffico

L'intervento di moderazione del traffico a sostegno della segnaletica di zona 30 ed a favore della mobilità pedonale lungo la strada cantonale consiste in un restringimento della carreggiata, sviluppato secondo le raccomandazioni delle linee guida emanate dal Dipartimento del territorio. Il restringimento è conseguito tramite uno spostamento della fascia colorata già esistente sul lato a valle della strada che viene, nel contempo, equipaggiata con 6 paletti dissuasori flessibili tipo "Pole Cone City" in corrispondenza dei mappali 34 e 251 RFD.

## 7. Costi

Il costo per la realizzazione del progetto è stato stimato in base a prezzi unitari aggiornati. Il preventivo ( $\pm 10\%$ ) ammonta a CHF 37'000.00 (IVA inclusa).

Tabella 8-1: Preventivo ( $\pm 10\%$ )

	<b>TOTALE</b>
111 - LAVORI A REGIA	1'000.00
113 - IMPIANTO DI CANTIERE	2'100.00
282 - SEGNALETICA VERTICALE	8'220.00
286 - SEGNALETICA ORIZZONTALE	9'920.00
<b>TOTALE PARZIALE</b>	<b>21'240.00</b>
Onorari perizia Zona 30, piano della segnaletica, progetto stradale	<b>5'600.00</b>
Onorari pubblicazione, appalto, progetto esecutivo, direzione lavori, messa in esercizio	<b>4'500.00</b>
<b>TOTALE IVA ESCLUSA</b>	<b>31'340.00</b>
<b>IVA (7.70 %)</b>	<b>2'413.18</b>
<b>TOTALE IVA INCLUSA</b>	<b>33'753.10</b>
<b>IMPREVISTI (10%) ED ARROTONDAMENTO</b>	<b>3'246.90</b>
<b>COSTO D'OPERA COMPLESSIVO</b>	<b>37'000.00</b>

La Divisione delle costruzioni, con lettera del 25.01.2023, nell'ambito dell'esame del progetto presentato dal Comune ha espresso parere favorevole, dando anche il suo accordo di massima per un sussidio del progetto di moderazione, ritenuto un tetto max. di CHF 15'000.00. I costi netti a carico del Comune ammontano quindi a ca. CHF 22'000.00.

## **8. Conclusioni e seguito della procedura**

Quanto presentato vuole rispondere alla volontà del Municipio di moderare concretamente il traffico all'interno dei succitati comparti, con l'obiettivo di offrire maggiore sicurezza agli utenti dello spazio pubblico e migliorare la qualità di vita dei residenti. La perizia redatta per la presentazione del presente Messaggio Municipale conferma che le zone in esame, dal punto di vista strutturale e degli insediamenti, rispettano i requisiti richiesti per l'attuazione di una ZONA 30. Esse sono infatti omogenee, ben delimitate e a carattere prevalentemente residenziale.

A fronte di quanto sopra, i passi da intraprendere dopo l'eventuale approvazione del Messaggio municipale in oggetto, saranno i seguenti:

- 1) introduzione della Zona 30: realizzazione delle opere di moderazione del traffico con posa della segnaletica di limitazione della velocità (segnaletica verticale e demarcazioni orizzontali), tramite procedura di appalto ai sensi della LCPubb. La Direzione Lavori per tali opere sarà affidata all'Ufficio tecnico comunale;
- 2) trascorso circa 1 anno, secondo i dispositivi di legge, verrà realizzato un nuovo monitoraggio del traffico lungo il reticolo di strade e nuova verifica del V85; se i requisiti saranno soddisfatti (V85 < 35 km/h), non si renderanno necessari ulteriori interventi di moderazione, altrimenti occorrerà valutare gli accorgimenti necessari per migliorare e correggere i difetti.

Parallelamente, il Municipio ha già effettuato la pubblicazione del progetto, secondo la Legge sulle strade (art. 33).

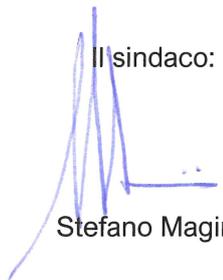
## **9. Dispositivo**

A conclusione del presente messaggio, il Municipio invita la lodevole Assemblea Comunale a voler

### **r i s o l v e r e :**

- 1. È approvato l'investimento relativo all'introduzione delle zone 30 km/h lungo le strade comunali e la strada cantonale in zona nucleo di Aranno.**
- 2. A tale scopo viene messo a disposizione del Municipio un credito di CHF 37'000.00 (IVA inclusa).**
- 3. Il Municipio è autorizzato ad intraprendere tutti i passi necessari per la realizzazione e la concretizzazione del progetto in questione.**
- 4. Il credito di cui al punto 2. è da caricare alla parte investimenti, nel relativo conto di competenza, secondo i disposti della LOC.**
- 5. Il credito, a norma dell'art. 13 cpv. 3 della LOC, decade se non viene utilizzato entro il 31.12.2025 o, al più tardi, entro 3 anni dalla crescita in giudicato di tutte le decisioni inerenti all'oggetto.**

Con la massima stima.

Il sindaco:  
  
Stefano Magini

**Per il Municipio**



La segretaria f.f.:



Tatiana Morelli

Licenziato con risoluzione municipale no. 163/2023 del 03.05.2023

**Municipale responsabile:** - Andrea Pedrazzini, capo dicastero edilizia pubblica

Va per rapporto a: - Commissione della Gestione