



### **Mozione 13.9.2018**

**Più vita nei quartieri: valorizzazione dello spazio stradale grazie alla generalizzazione delle strade 20 km/h e 30 km/h (strade orientate all'insediamento), misure adeguate per le strade orientate al traffico e una piazza pedonalizzata per ogni quartiere**

Il Canton Ticino nel gennaio 2017 ha redatto le nuove Linee guida *“Concezione dello spazio stradale all'interno delle località - Dimensionamento, moderazione, arredo e segnaletica”*.

Nella sua premessa il capo del Dipartimento del territorio, on. Zali, indica: *“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 e paesi. La loro multifunzionalità è una ricchezza da promuovere. Già dagli anni Novanta gli interventi di moderazione del traffico mirano a migliorare la sicurezza di tutti gli utenti della strada, garantendo nel contempo la fluidità del traffico. Da allora molti progetti sono stati realizzati e si sono accumulate utili esperienze. Anche il quadro territoriale e normativo è cambiato. Gli orientamenti federali e cantonali in materia di sviluppo territoriale chiedono di promuovere uno sviluppo urbano di qualità, evitando la continua dispersione degli insediamenti e sostenendo la riqualificazione e la cura degli spazi pubblici.*

*La legislazione ambientale impone il miglioramento della qualità dell'aria e la riduzione dell'inquinamento fonico. Analogo discorso va fatto in relazione al traffico e alla crescente saturazione delle arterie stradali. Non da ultimo, sono aumentate le esigenze e la sensibilità della popolazione in merito alla tutela del paesaggio e alla qualità di vita nelle città, nei borghi e nei villaggi. Le nuove Linee Guida sostituiscono la Direttiva sulla moderazione del traffico del 2004 e si adattano al mutato quadro, estendendo il concetto di "moderazione" e integrando quello di "riqualificazione". Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico rimangono prioritari, altrettanta attenzione va data alla cura e alla valorizzazione dell'insieme dello spazio stradale, a beneficio della vivibilità e dell'attrattiva dei quartieri attraversati e del benessere di tutti."*

Con la presente mozione puntiamo a riqualificare tutti i quartieri, rendendoli più vivibili e meno rumorosi per gli abitanti, e anche a diminuire gli incidenti di cui sono vittime i pedoni. Chiediamo pertanto al Municipio di attivarsi per l'attuazione delle nuove Linee guida cantonali *"Concezione dello spazio stradale all'interno delle località Dimensionamento, moderazione, arredo e segnaletica"*.

### Strade orientate all'insediamento e piazze

In particolare si tratta di progettare e realizzare in modo generalizzato nelle strade orientate all'insediamento:

a) strade 20 km/h (zona d'incontro)

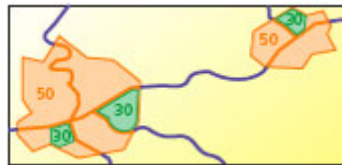
*"Le zone d'incontro comprendono tratte di carreggiata situate in quartieri residenziali o commerciali dove i pedoni hanno la precedenza. La velocità è fissata a un massimo di 20 km orari. a velocità massima consentita è di 20 km/h. I veicoli possono accedervi senza limitazioni. Il parcheggio è regolamentato. I pedoni hanno la precedenza, ma non devono ostacolare inutilmente i veicoli a motore."* (fonte TCS)

b) strade 30 km/h (zona 30)

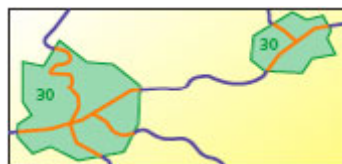
“Una zona 30 comprende tratte di carreggiata sulle quali le attività della popolazione sono privilegiate rispetto alla circolazione. Misure di limitazione della velocità ricordano che essa è fissata a un massimo di 30 km orari. Vigè la precedenza da destra. Il ciclista passa per primo. I pedoni non hanno la precedenza, ma possono attraversare dove vogliono.

Generalmente, per tale motivo, non ci sono passaggi pedonali. Si raccomanda prudenza: dei bambini potrebbero giocare sulla strada in uno spazio limitato. Essi non dovrebbero tuttavia ostacolare il traffico.” (fonte TCS).

Lo sviluppo del concetto di zona 30 è cambiato molto grazie ai passi avanti compiuti nelle grandi città come Losanna e Zurigo (agli inizi del nuovo millennio ha creato 80 zone 30 in un anno), ma anche tante cittadine medie e piccole (es. Könitz - BE).



*Prima: situazione nelle città svizzere fino agli inizi del secondo millennio (paragonabile a Lugano oggi), con zone 30 come eccezioni.*



*Oggi: zone 30 estese nei quartieri delle città svizzere al di fuori degli assi principali nei quartieri, che possono pure essere moderati secondo modelli 50/30 dell’UPI (cosa che riteniamo debba ad esempio essere fatta per motivi turistici sulla strada del lungo lago).*

### Piazza vivibile in ogni quartiere

A complemento chiediamo pure di realizzare in ogni quartiere almeno una piazza pedonalizzata vivibile, elemento centrale (accanto alle case di quartiere) per rendere vivi i quartieri. Si tratta di una richiesta che è condivisa da vari membri di commissioni di quartiere.

### Strade orientate al traffico

Con la presente mozione chiediamo anche di adottare le misure consigliate dal Cantone nelle strade orientate al traffico, con il coinvolgimento di architetti e paesaggisti e con l'accompagnamento delle commissioni di quartiere o assemblee dei genitori quali consulenti.

Chiediamo pure l'aggiornamento dei semafori secondo indicazioni dell'Associazione mobilità pedonale Svizzera in merito ai tempi di attesa troppo lunghi per i pedoni, ai tempi di attraversamento troppo corti per i pedoni e al cosiddetto "verde conflittuale" (v. allegato).

### Conclusioni

Per i motivi sopraelencati invitiamo il lodevole Consiglio comunale a voler risolvere:

1. La mozione è accolta.
2. Il Piano regolatore viene modificato per inserire strade orientate all'insediamento con velocità 20 km/h e 30 km/h in tutti i quartieri, fatte salve le strade orientate al traffico.
3. Il Piano regolatore viene modificato per inserire almeno una piazza pedonalizzata in ogni quartiere.
4. È stanziato un credito volto alla progettazione e alla realizzazione di zone 20 km/h e 30 km nelle strade orientate all'insediamento, conformemente alle Linee guida cantonali "*Concezione dello spazio stradale all'interno delle località - Dimensionamento, moderazione, arredo e segnaletica*".

5. È stanziato un credito volto alla realizzazione di almeno una piazza pedonalizzata per ogni quartiere.
6. È stanziato un credito volto alla concretizzazione delle misure consigliate dal Cantone e dall'Associazione Mobilità pedonale Svizzera per le strade orientate al traffico e per gli impianti semaforici.
7. Il Municipio è incaricato del seguito della procedura.

Con i migliori saluti

Raoul Ghisletta, Nicola Schönenberger, Danilo Baratti, Simona Buri, Marco Jermini, Carlo Zoppi