

Biasca, 5 maggio 2019

Lodevole

Municipio di Biasca

Signor Sindaco,  
Signori Municipali,

avvalendoci della facoltà concessa dalla Legge organica comunale (Loc, art 66) ci permettiamo di inoltrare la presente

### INTERPELLANZA: "Zone 30 e zone d'incontro"

*"Boom delle zone 30 in Svizzera: stando a un rilevamento del SonntagsBlick negli ultimi dieci anni il numero delle strade in cui la velocità consentita è stata ridotta a 30 chilometri orari "è esplosa". A titolo d'esempio nel canton San Gallo - senza contare il capoluogo - vi sono 92 zone 30, di cui 72 autorizzate nel corso dell'ultimo decennio. A Friburgo si è passati da 56 a 172."*  
(Tio.ch; 18.3.2018)

E nel frattempo nel nostro Borgo? Di zone 30 se ne è già parlato almeno un decennio fa. Le varie proposte sono state posticipate e rinviate ad altri progetti più globali come il piano di mobilità scolastica, la revisione di piano regolatore e del piano del traffico oppure alla necessità di pianificare delle misurazioni analitiche preparatorie all'introduzioni di moderazioni del traffico.

La Commissione ambiente ed energia aveva indicato nel suo rapporto consegnato al Municipio il 9 dicembre 2014 la pedonalizzazione parziale della piazza centrale (zona d'incontro) come priorità per il 2015 e l'introduzione di zone 30/20 come priorità per la legislatura 2016-20.

Pur essendoci ancora grosse differenze tra i vari cantoni e pur essendo il Canton Ticino maggiormente innamorato del mezzo privato (anche per la sua conformazione), ormai in quasi tutti i centri abitati di una certa rilevanza le zone residenziali sono contraddistinte da zone 30, se non zone 20:

*"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 (...); 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" (www.tcs.ch; visionato 23.3.2019).*

L'introduzione di queste zone porta a evidenti benefici a livello di sicurezza e di inquinamento fonico e in definitiva di qualità di vita. Da notare che il grado di accettazione di queste zone è maggiore per chi vive già in tali zone: questo non può che confermare l'interesse di queste varianti pianificatorie. Sul documento dell'UPI, Tecnica del traffico: misure e consigli (2012), è indicato che:

*“Dal sondaggio popolare rappresentativo (2008 e 2012), in Svizzera il 70% degli intervistati era dell'opinione che introducendo le zone 30 si può ridurre il rischio degli incidenti. Considerando le persone che abitano nelle zone 30, la percentuale era leggermente più alta (75%)”*  
([www.bfu.ch](http://www.bfu.ch); visionato 23.3.2019).

Allo stato attuale alcune zone sembrano essere particolarmente indicate per l'introduzione di limitazioni:

- Zone sensibili prioritarie come piazza centrale; zone adiacenti le scuole; spazio antistante la Stazione FFS (dove potrebbe essere introdotte anche delle zone di incontro);
- Zone residenziali intensive su strade secondarie comunali come ad esempio:
  - “Borgo vecchio” (comparto tra via Cimitero, via ai Grotti e via Parallela);
  - comparto a sud della ferrovia fino via Iragna (via Zurigo, Basilea, Berna, Losanna e vie Castelnuovo, Fontana, Vela e Longhena), Stradone Vecchio Nord compreso;
  - comparto tra via Iragna e via Quinta (compresa);
  - zona “Bosciorina” (tra via Gottardo e via al Maglio),
  - zona Vallone (via Greina, Adula e Simano).

Queste proposte sono da considerare come stimolo e la lista non è da considerare esaustiva. Considerando quanto precede ci permettiamo di formulare le seguenti domande:

1. Quali passi verso zone 30 o zone d'incontro sono già pianificati e previsti nell'ambito del Piano di mobilità scolastica?
2. Il Municipio ha affrontato di nuovo la riflessione sulle moderazioni del traffico (oltre che per quanto riguarda il PMS)? Se sì, con quali considerazioni e decisioni?
3. Quali considerazioni e conclusioni sul tema sono state fatte nell'ambito della revisione di piano regolatore in corso?
4. Negli ultimi 10 anni sono state svolti dei monitoraggi e delle analisi della percorrenza di strade comunali? Se sì, con quali risultati e conclusioni?
5. Quali zone tra quelle indicate sono ritenute prioritarie per il Municipio? Vi sono altre zone considerate oppure altre misure?
6. Con quali tempistiche si immagina di poter introdurre delle limitazioni?

Cordialmente



Gianni Totti

Nicola Fovini

Cristina Rodoni

Vito Bortolotti

Pietro Giger

Franco Sprugasci

Alice Capretti

Christian Imperatori

Fabrizio Totti

Daniele Dell'Agnola

Tiziano Luethy