



Ronco Sopra Ascona, 25 gennaio 2021

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 344/2021

Approvato con risoluzione no. 2531 del 25.01.2021

Richiesta di un credito di CHF 75'000.00 (IVA inclusa), per il progetto definitivo moderazione traffico – abitato Porto Ronco sistemazione di Via Cantonale e Via Ronco.

Onorevole signor Presidente
Onorevoli signore e signori Consiglieri Comunali,

con il presente messaggio vi sottoponiamo alla vostra attenzione la richiesta di un credito di CHF 75'000.00 (IVA inclusa), per il progetto definitivo moderazione traffico – abitato Porto Ronco sistemazione di Via Cantonale e Via Ronco.

1. Premessa

La strada cantonale litoranea PA13 in attraversamento dell'abitato di Porto Ronco è oggi un'asse di strada principale a carattere internazionale, percorsa mediamente da ca. 15'000 veicoli/giorno.

Nel 2010 il Municipio di Ronco sopra Ascona, in collaborazione con i Servizi cantonali, è intervenuto concretamente in corrispondenza dell'attraversamento del nucleo di Porto Ronco con la realizzazione di opere di moderazione del traffico per favorire la riduzione generale delle velocità di circolazione e favorire di riflesso una riqualifica generale dello spazio stradale ed un miglioramento della sicurezza generale degli utenti.

Tali misure hanno permesso di contenere le velocità medie di circolazione in corrispondenza del nucleo di Porto Ronco; infatti si è riscontrato una riduzione del V85 (velocità non superata dall'85% degli utenti) da 62-63 km/h a 50-51 km/h e le punte da 115-116 km/h a 90-95 km/h.

Tali misure, pur avendo portato benefici dal punto di vista della sicurezza, hanno prodotto effetti tangibili limitatamente alla zona centrale dell'abitato di Porto Ronco e non considerano a giusta misura la necessità di relazioni trasversali tra i recenti insediamenti sorti alle due estremità del nucleo storico (sia lato Ascona, sia lato Brissago), come pure la situazione particolare dell'aggancio veicolare da/per il nucleo di Ronco sopra Ascona (Via Ronco).

A fronte di tale situazione, il Municipio ha ritenuto pertanto opportuno avviare le riflessioni tecniche per completare quanto già realizzato nel 2010 con l'obiettivo particolare di intervenire ed estendere le misure costruttive lungo tutta la tratta di strada cantonale compresa tra lo sbocco di Via Ronco e la zona a Sud del Nucleo di Porto Ronco.

1.2 Obiettivi del progetto definitivo

Quale base per l'elaborazione del progetto definitivo sono state considerate le versioni precedenti del progetto di massima di sistemazione di Via Cantonale e Via Ronco ed i relativi preavvisi cantonali ed in particolare l'aggiornamento 2019 (modifiche 29.03.2019) ed il preavviso cantonale del 04.06.2019.

A fronte di quanto scaturito dal progetto di massima (aggiornamento 2019), gli obiettivi del progetto definitivo sono così riassunti:

- evidenziare l'entrata in località lungo la strada litoranea Via Cantonale (strada cantonale PA13) che garantisce i collegamenti internazionali da e per l'Italia;
- mettere in sicurezza i camminamenti pedonali longitudinalmente lungo la tratta terminale di Via Ronco;
- confermare ed approfondire le misure di carattere tecnico ritenute idonee dalla Committenza e dai Servizi cantonali lungo la tratta di Via Cantonale in attraversamento di Porto Ronco ed alla tratta terminale di Via Ronco.

2. Contesto attuale

2.2 La strada litoranea PA13

La strada litoranea PA13 (Via Cantonale) in attraversamento dell'abitato di Porto Ronco è una strada principale di proprietà cantonale a carattere internazionale, la cui funzione essenziale è quella di garantire il collegamento veicolare lungo la sponda destra del Lago Maggiore, tra Svizzera ed Italia.

L'arteria è pertanto fortemente utilizzata in transito dai frontalieri (spostamento pendolare) che dall'Italia si dirigono quotidianamente verso il posto di lavoro su territorio svizzero; durante i mesi estivi, la strada in esame è pure sovente utilizzata da un traffico di tipo turistico, ad origine e destinazione degli insediamenti residenziali della zona di Brissago e del Verbano.

2.3 Attuale configurazione stradale

La configurazione attuale della tratta di strada in attraversamento dell'abitato di Porto Ronco presenta quasi ovunque un calibro particolarmente generoso ed un tracciato rettilineo o con curve ad ampio raggio. Queste caratteristiche geometriche, accompagnate dall'ottima visibilità, invitano spesso gli automobilisti a praticare velocità di circolazione non adeguate alle esigenze di sicurezza e di mobilità richieste dalla presenza di un importante grado di edificazione a destinazione turistica e dalla conseguente concentrazione di numerosi sbocchi veicolari e pedonali. La sistemazione viaria attuale non garantisce pertanto la sicurezza degli utenti (pedoni in particolare) e non riflette l'immagine di località a vocazione turistica.

2.4 Lettura percettiva

Dalla lettura "percettiva" della strada cantonale e del contesto attraversato sono stati evidenziati i punti critici e conflittuali tra i principali utenti (automobilisti, pedoni e ciclisti) e lo spazio pubblico-privato circostante. (**Allegato 1**)

Sulla base di quest'analisi, è importante sottolineare che:

- chi circola lungo la cantonale, l'inizio dell'abitato di Porto Ronco è poco visibile;
- il cambiamento di contesto (entrata/uscita dall'abitato) non è sufficientemente evidenziato;
- per l'automobilista le sequenze sono caratterizzate da una edificazione variabile con curve ad ampio raggio che nasconde in parte la percezione;
- il campo stradale resta generoso (larghezza media 7,00 m) e quasi rettilineo (curve ad ampio raggio);
- i pedoni dispongono di un marciapiede continuo sul lato a valle e sul lato a monte.

2.5 Interventi effettuati nel 2010

Nel corso del 2010 la tratta in esame è stata oggetto di interventi di moderazione del traffico e di messa in sicurezza, in particolare:

- la sopraelevazione completa del campo stradale per una tratta di ca. 80 metri di lunghezza, tra la stazione di servizio esistente e l'albergo Casa S. Barbara (praticamente tutta la tratta antistante lo sbocco dei sentieri da monte, il ristorante e la fermata BUS), la sopraelevazione;
- il restringimento ottico della carreggiata, dall'incrocio con Via Ronco provenendo da Ascona fino al posteggio pubblico esistente a monte della strada in direzione di Brissago, con la demarcazione di due fasce laterali di colore rosa-porfido;
- la disposizione di punto di attraversamento senza demarcazione del passaggio pedonale ai sensi della norma VSS 40 241 con la posa di un'isola spartitraffico centrale prefabbricata;
- la riqualifica dell'area di attesa BUS ubicata a monte della carreggiata con la posa di una pavimentazione pregiata (selciatura in cubotti di gneiss 8/11), di 3 panchine in gneiss e di un'alberatura leggera.

2.6 Comportamento utenti

Tra il 14 e il 21 luglio 2014 l'operatore ha effettuato un censimento delle velocità e dei volumi di circolazione tramite apparecchio radar.

Durante il blocco stradale, si sono rilevati flussi di traffico inferiori al 50% e valori delle velocità superiori di ca. il 15-20% nella zona dell'incrocio con Via Ronco e inferiori al 5% nella zona del nucleo di Porto Ronco.

2.7 Incidentalità

La casistica degli incidenti monitorati tra il 2014 ed il 2019 ha evidenziato che dal punto di vista dell'incidentalità il tratto di strada in esame non presenta un tasso elevato o sopra la media; la frequenza e la tipologia degli incidenti monitorati è analoga quanto in media riscontrabile lungo la rete viaria cantonale. Si osserva pure che la velocità non sembra essere la causa principale di incidente.

2.8 Conclusioni

Considerato quanto sopra lo stato attuale si presenta come soddisfacente e non giustificherebbe un intervento ulteriore di moderazione del traffico, tuttavia, dall'analisi funzionale il progettista ha rilevato quanto segue:

- le condizioni di visibilità in corrispondenza dell'innesto da/per Ronco sopra Ascona come pure le condizioni di sicurezza degli attraversamenti pedonali lungo l'asse litoraneo sono tuttora precarie e non favoriscono una fruibilità soddisfacente come pure manovre adeguate per i veicoli da/per l'aggancio veicolare a Ronco sopra Ascona;
- la lettura del contesto attraversato risulta ancora poco efficace; chi transita lungo la litoranea percepisce solo all'ultimo momento la presenza di un tessuto edificato sensibile come pure la presenza di pedoni ed accessi veicolari ai margini della carreggiata.

In questo senso il progettista ha ritenuto comunque giustificato intervenire con ulteriori misure, da ritenersi come complementari rispetto a quanto già realizzato nel 2010, ed ha proposto quindi degli interventi:

- in corrispondenza delle entrate nell'abitato di Porto Ronco per marcare l'inizio di una zona sensibile;
- lungo l'aggancio veicolare a Ronco sopra Ascona (Via Ronco).

Le premesse e le argomentazioni a sostegno di tale scelta sono effettive e non possono essere contestate da una semplice valutazione quantitativa.

3. Il progetto

L'obiettivo ricercato dal presente progetto non è in effetti quello di moderare le velocità (poiché le stesse sono già oggi mediamente soddisfacenti) ma piuttosto quello di:

1. marcare la presenza di punti sensibili del territorio edificato onde favorire una buona percezione degli stessi da parte degli automobilisti (centralità del tessuto edificato);
2. presenza di sbocchi privati ed agganci veicolari laterali, quali quello da/per l'abitato di Ronco sopra Ascona) e conseguentemente una maggiore sicurezza per tutti gli utenti (pedoni durante gli spostamenti longitudinali e trasversali);
3. relazioni tra i due fronti del tessuto edificato;
4. accessi veicolari da/per i parcheggi;
5. aggancio veicolare da/per l'abitato di Ronco sopra Ascona).

3.1 L'asse cantonale come "spazio pubblico"

Si tratta di un aspetto fondamentale, nel senso che l'intervento non deve essere inteso solo quale opera per incidere sulla condotta di guida degli automobilisti, ma piuttosto quale tentativo per contestualizzare l'asse cantonale in attraversamento del nucleo storico di Porto Ronco, identificandolo come spazio pubblico non banalizzato ma piuttosto come luogo specifico, integrato nel tessuto circostante, dove gli edifici e gli agganci veicolari testimoniano la presenza di un punto sensibile e dove tutti gli utenti, e quindi non solo i veicoli, possono e devono interagire in condizioni adeguate.

Occorre rilevare che le Linee Guida cantonali "Concezione dello spazio stradale all'interno delle località" del gennaio 2017 (elaborate dal Dipartimento del territorio), segnala che in presenza di un contesto edificato sensibile, dove la presenza di utenti deboli e di accessi laterali è rilevante e ritenuta importante, gli interventi costruttivi e di messa in sicurezza lungo la strada cantonale non devono essere giustificati solo a fini puramente tecnici di riduzione delle velocità (quindi su base di dati oggettivi), ma anche e soprattutto per riqualificare il contesto attraversato e mettere in sicurezza lo spazio pubblico in generale.

È in quest'ottica, e con tale sensibilità, che il progetto di estensione degli interventi di messa in sicurezza lungo la strada cantonale in attraversamento del nucleo di Porto Ronco è stato elaborato e proposto all'approvazione sia comunale che cantonale.

Si rileva infine che:

- il progetto così come elaborato non nuoce e non penalizza in alcun modo le condizioni di viabilità e fluidità lungo l'asse cantonale; la sua funzione di strada di collegamento internazionale è garantita e preservata anche con l'adozione delle misure proposte;
- il progetto vuole proporre un approccio diverso nell'affrontare il tema della gestione del traffico in attraversamento di località, mettendo l'accento non solo sugli aspetti tecnici di traffico ma anche e soprattutto sulla necessità di considerare la presenza di utenti deboli e di accessi veicolari laterali, mettendo l'accento sulla percezione, da parte dell'automobilista, che sta entrando in un contesto sensibile.

Nel caso concreto dell'attraversamento del nucleo di Porto Ronco il tema della viabilità non è trattato come l'elemento preponderante a livello di concezione e gestione dello spazio stradale ma trova il giusto equilibrio con altri aspetti, quali la presenza di altri utenti, di edifici, di relazioni trasversali, di posteggi, di accessi ed agganci veicolari, forse meno importanti per chi è abituato a spostarsi con il veicolo motorizzato e necessita di raggiungere la propria destinazione in tempi brevi, ma determinanti ai fini del risultato finale e di uno sviluppo sostenibile del nostro territorio.

Si tratta di un approccio innovativo ma sicuramente interessante a fronte dell'esperienza maturata negli ultimi anni sia in ambito cantonale, sia in contesti simili oltre Gottardo.

3.2 Interventi previsti

In conformità con quanto sopra, la proposta di sistemazione prevede la realizzazione di:

- I. due porte d'entrata lungo la strada litoranea, una per chi proviene da Brissago e l'altra per chi proviene da Ascona, volte a segnalare in modo marcato ai conducenti in entrata del nucleo di Porto Ronco della presenza di un contesto sensibile;
- II. messa in sicurezza degli spostamenti pedonali sui primi 250 metri di Via Ronco, camminamento pedonale protetto in bordura di carreggiata. (**Allegato 2**)

Tutti gli interventi previsti prevedono il mantenimento del profilo viario attuale, nel senso che il profilo trasversale è mantenuto nello stato attuale; le bordure di marciapiede sono pure mantenute allo stato attuale.

Occorre infine non dimenticare che l'attuale strada litoranea ha ed avrà anche in futuro l'importante funzione di strada internazionale di collegamento tra la Svizzera e l'Italia (sponda OVEST del Lago Maggiore); in questo senso, ogni intervento proposto deve garantire la fluidità e una possibilità di collegamento veicolare in condizioni ottimali.

L'attuazione delle misure fisiche proposte non richiede l'acquisizione di sedimi di proprietà privata, o parte di essi.

Il progetto di sistemazione prevede esclusivamente interventi in superficie, per questo motivo non sono previste opere sottostruttura.

È richiesta una verifica illuminotecnica atta a confermare che l'illuminazione pubblica lungo la corsia pedonale in Via Ronco sia conforme alle direttive SLG 202.

4. Preventivo dei costi

Il costo relativo alla messa in opera della sistemazione così come presentata a livello di progetto ammonta a CHF 75'000.00 (IVA inclusa).

Descrizione	Totale
Segnaletica orizzontale	14'880.00
Segnaletica verticale	10'000.00
Porte d'entrata (bandiere)	25'250.00
Totale parziale 1	50'130.00
Onorari di progettazione e direzione lavori	14'502.40
Imprevisti (10%)	5'013.00
Totale parziale 2	69'645.40
IVA (7,7%)	5'362.70
Arrotondamento	-8.10
Totale costi di costruzione (IVA 7,7% inclusa)	75'000.00

Il preventivo dei costi deve essere inteso con un margine +/-10%

Il preventivo non considera gli oneri relativi all'esecuzione di eventuali opere di sottostruttura pubbliche o private oggi non conosciute e la cui necessità potrebbe scaturire in futuro; queste parti d'opera dovranno naturalmente essere definite e coordinate in fase di progetto ulteriore.

In fase successiva di progetto occorrerà valutare i costi necessari per l'eventuale potenziamento dell'illuminazione pubblica, se sarà ritenuto necessario dalla verifica illuminotecnica specialistica che il Municipio dovrà commissionare.

Si rileva che il Consiglio di Stato per questo intervento prevede un sussidio del 25%

Considerato quanto sopra l'importo totale della richiesta del credito corrisponde a:

CHF 75'000.00 (IVA inclusa)

Rimanendo a disposizione per qualsiasi ragguaglio o chiarimento supplementare, il Municipio invita il lodevole Consiglio comunale a voler

risolvere:

1. È approvato il progetto definitivo moderazione traffico – abitato Porto Ronco sistemazione di Via Cantonale e Via Ronco.
2. È stanziato un credito di CHF 75'000.00 (IVA inclusa) per la realizzazione dell'opera.
3. Il Municipio provvederà a riscuotere il sussidio cantonale.
4. Il credito sarà caricato nel conto investimenti del Comune alla voce "Progetto moderazione traffico - abitato Porto Ronco sistemazione di Via Cantonale e Via Ronco".
5. Il credito, a norma dell'art. 13 cpv. 3 LOC decade se non viene utilizzato entro il 31.12.2022.

Con stima e cordialità.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco
Paolo Senn



Il Segretario
Roberto Salmina

Allegati: - Documentazione fotografica situazione esistente
- Progetto
- Preventivi

Per esame e rapporto

Commissione			
Gestione	Petizioni	Edilizia	Piano Regolatore

Allegato 1



Situazione attuale strada cantonale litoranea in attraversamento abitato di Porto Ronco



Situazione attuale strada cantonale litoranea in attraversamento abitato di Porto Ronco

Allegato 2



Porta d'entrata per i veicoli in provenienza da Ascona (vista in direzione di Ascona)



Porta d'entrata per i veicoli in provenienza da Brissago (vista in direzione del nucleo di Ronco s/Ascona)



Esempio corsia pedonale laterale su strada cantonale secondaria (Losone - Arcegnò)