

## **COMUNE DI NOVAGGIO**

**MODERAZIONE DEL TRAFFICO  
SULLE STRADE CANTONALI**

**Messaggio municipale No.12 /  
2004**

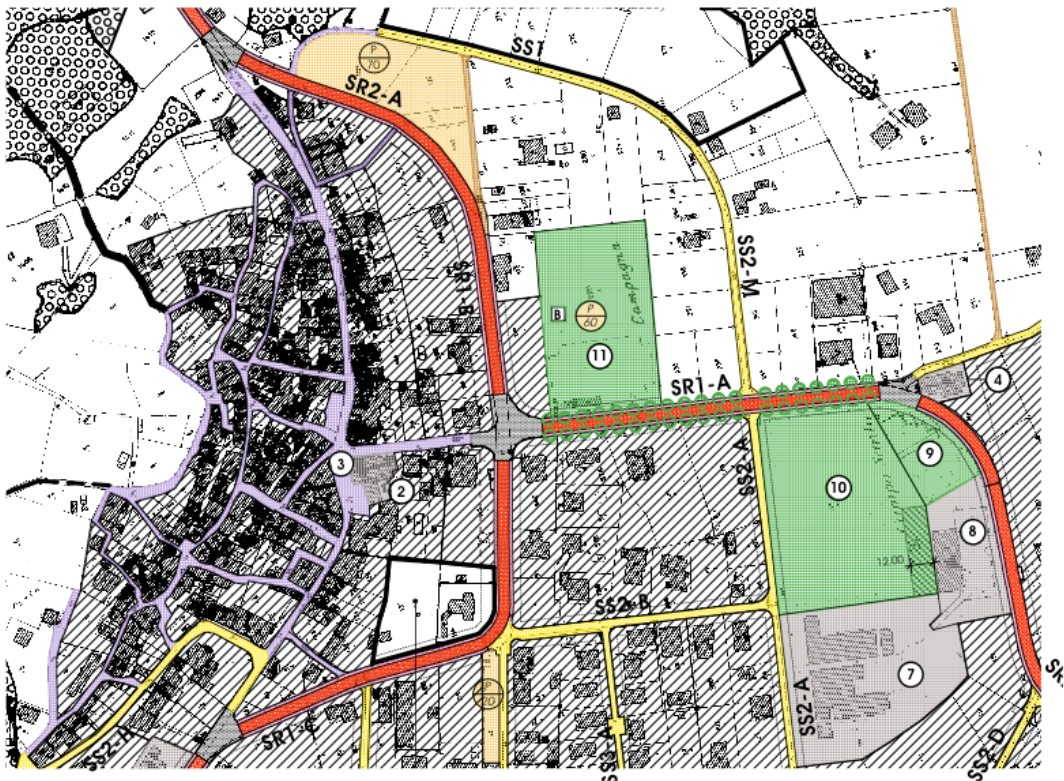
**RICHIESTA DI UN CREDITO DI FR  
923'000.-- PER LA REALIZZAZIONE  
DELLA 1° E 2° TAPPA INERENTE LA  
MODERAZIONE DEL TRAFFICO**

Signor Presidente,  
Signore e Signori Consiglieri Comunali,

Come più volte discusso in seno a questo consesso, finalmente siamo lieti di presentarvi la richiesta di un credito per la moderazione del traffico, che se accettata prevede la realizzazione in 2 tappe.

## 0. Premessa

Il progetto di massima per la moderazione del traffico sulle strade cantonali che attraversano l'abitato di Novaggio ha la sua base pianificatoria nel piano regolatore approvato dal Consiglio di Stato il 28 gennaio 2003. In particolare il piano del traffico stabilisce che i 3 tronchi centrali, che convergono sul Piazzale Demarta sono oggetto di misure di moderazione del traffico e che i 4 principali incroci (accesso nucleo sud incrocio Gambazzi, accesso nucleo nord incrocio Mavogno, Piazzale Demarta e incrocio Gesora) sono "spazi di circolazione da sistemare con progetto particolare".



*Estratto PR, piano del traffico*

Nel contempo il progetto di massima tiene conto dell'obiettivo, contenuto nel PR, di creare dei marciapiedi, laddove essi ancora mancano, così da migliorare la sicurezza per i pedoni.

Con le proposte contenute nel progetto di massima si dà pure una risposta alle petizioni promosse da diversi cittadini nel gennaio e nell'ottobre 2002, che chiedono una maggiore sicurezza per i percorsi che da diverse parti del Comune conducono al Centro scolastico.

Rendiamo attenti che gli interventi previsti nel presente progetto di massima non rappresentano ancora la realizzazione completa di quanto previsto nel piano regolatore. In effetti, per il momento, per ragioni di costo, non si prevede ancora la realizzazione completa delle nuove sezioni stradali in quei tratti sistemati di recente. In particolare fra Piazzale Demarta e la Gesora, non viene per il momento realizzata la banchina pedonale sul lato nord, mentre sul lato sud rimane il marciapiede esistente; fra il Piazzale Demarta e la Bressanella i marciapiedi esistenti vengono per il momento mantenuti.

Segnaliamo inoltre che il progetto così come presentato nel presente rapporto e negli allegati è una rielaborazione di un concetto di massima presentato al Municipio e ai servizi cantonali già nell'ottobre del 2002 e che prevedeva il rifacimento completo di tutti i tratti stradali e delle relative banchine pedonali. La rielaborazione è stata effettuata in funzione di un ridimensionamento dei costi.

## 1. Concetto generale

Il concetto generale del progetto è costituito dai seguenti elementi:

- I quattro incroci principali, più l'incrocio con la strada che porta al Centro scolastico, vengono segnalati da dossi, da paracarri che restringono la carreggiata e da speciali marcature dell'asfalto;
- per i tronchi intermedi di principio si prevede un campo stradale della larghezza di m 5.20, affiancati, a seconda del tratto, da una o due banchine pedonali a livello; laddove già vi sono dei marciapiedi, questi rimangono e il campo stradale attuale di m 6.00 viene ristretto mediante delle fasce di pittura laterali;
- quale elemento particolare è previsto l'inserimento di un'aiuola longitudinale centrale in corrispondenza della curva in zona "Sotto le case" così da restringere anche otticamente la carreggiata.

## 2. Descrizione dei singoli elementi del progetto

### 2.1 Restringimento del campo stradale

Il restringimento del campo stradale a m 5.20 viene ottenuto mediante la formazione di banchine pedonali laterali oppure, laddove già esistono dei marciapiedi e il campo stradale esistente è di m 6.00, mediante delle fasce laterali di pittura della larghezza di cm 40.

## 2.2 Sopralzi

Sono ubicati all'entrata dei principali incroci. Hanno un profilo arrotondato, con pendenza massima 6%; larghezza m 5.20; in asfalto colorato rosso. Segnalazione laterale verticale con paracarri

## 2.3 Banchine pedonali

In asfalto normale, delimitazione verso la carreggiata con doppia fila di cubotti classe 1; dislivello rispetto alla carreggiata cm 3; larghezza normale 1.70, minimo m 1.30. La larghezza delle banchine pedonali dipende dallo spazio stradale a disposizione, rispettivamente dall'ottimizzazione dell'esproprio necessario sui fondi privati.

## 2.4 Campo stradale negli incroci

In asfalto normale con inserimenti di riquadri in pittura con disposizione irregolare, intesi ad evidenziare gli spazi di maggior conflitto (intersezioni, attraversamenti). Nei preventivi è considerata la ricarica della pavimentazione con asfalto AB. Altri interventi che potrebbero configurarsi in lavori di manutenzione ordinaria o straordinaria vanno a carico di voci di costo che esulano dal presente esame.

## 2.5 Rotonda transitabile Piazzale Demarta

Diametro ca. m 5.00, in dadi di pietra naturale. Profilo arrotondato, altezza ca. cm 5. A causa degli esigui spazi disponibili la parte centrale potrà essere utilizzata per le manovre da parte dei veicoli pesanti.

## 2.6 Aiuola longitudinale transitabile curva "Sotto le Case"

Larghezza m. 0.50; profilo arrotondato, altezza ca. cm 5, pavimentazione con asfalto colorato rosso. L'intervento non compromette l'utilizzo attuale della carreggiata ma ha effetto dissuasore della velocità.

## 2.7 Paracarri

Segnalano verticalmente i sopralzi e la delimitazione delle banchine laterali in corrispondenza degli incroci moderati; Realizzazione in metallo patinato nero con profilatura per fascia catarifrangente. Altezza ca. cm 70; diametro ca. cm 20.

## 2.8 Segnaletica

Sarà precisata e definita nel progetto di pubblicazione. La demarcazione attuale, di separazione delle corsie di scorrimento, sarà (deve) soppressa.

## 2.9 Illuminazione

È previsto il rifacimento dell'illuminazione nel tratto fra Piazzale Demarta e l'incrocio Mavogno, con lampioni stradali normali e alimentazione elettrica sotterranea. Lavori delle AIL sono previsti nella tratta per l'ampliamento e completazione delle infrastrutture. I candelabri saranno allacciati alle camerette specifiche. I lavori dovranno essere coordinati onde assicurare un intervento unitario.

## 2.10 Espropri

Sono previsti espropri per la formazione delle banchine pedonali sui 2 lati fra l'incrocio Gambazzi e la Bressanella, come pure per la formazione della banchina pedonale, lato nucleo, fra Piazzale Demarta e l'incrocio Mavogno. L'entità precisa delle superfici da espropriare sarà precisata e definita dopo i rilevamenti specifici del geometra, nel progetto di pubblicazione.

## 2.11 Fermata autopostali

Nel piano è indicata pure un'ipotesi per la sistemazione della fermata degli autopostali sul piazzale sterrato del mapp. no 225, fra il posteggio e il campo skater. Gli autopostali potranno accedere, rispettivamente ripartire, in tutte le direzioni mediante l'accesso esistente al posteggio e mediante una nuova rampa d'accesso da creare sul mapp. no 224 (trattative in corso per l'acquisto da parte del Comune).

La fermata degli autopostali non fa parte del presente progetto e preventivo. L'indicazione sta ad indicare la compatibilità del progetto di sistemazione stradale con le future esigenze relative alla manovra degli autopostali.

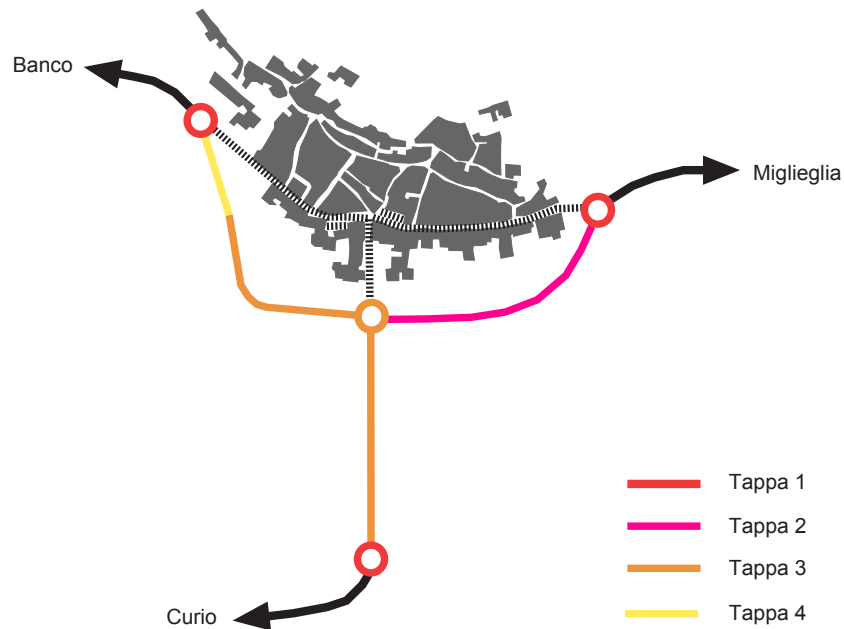
## 3. Suddivisione in tappe

Gli interventi prospettati sono suddivisi in 4 tappe distinte, in ragione dell'urgenza degli interventi e per una ripartizione equilibrata nel tempo degli investimenti.

Gli interventi previsti nelle singole tappe risultano dalla tabella e dall'illustrazione che seguono.

Tappa 1	Incrocio Gambazzi Incrocio Mavogno Incrocio Gesola
Tappa 2	Banchina pedonale Piazzale Demarta – Incrocio Mavogno
Tappa 3	Piazzale Demarta con restringimento verso Bressanella Restringimento Piazzale Demarta – Incrocio Gesora con incrocio Centro

	Scolastico
Tappa 4	Banchina pedonale incrocio Gambazzi - Bressanella



A seconda delle disponibilità finanziarie e delle urgenze temporali, singole tappe possono anche essere raggruppate.

## 4. Costi

La specifica dei costi risulta nella tabella allegata.

Complessivamente per gli interventi previsti si valuta un investimento di Fr 1'507'000.00, così suddivisi nelle singole tappe:

Tappa 1:	Fr 350'000.00
Tappa 2:	Fr 573'000.00
Tappa 3:	Fr 370'000.00
Tappa 4:	Fr 214'000.00

A disposizione per maggiori chiarimenti, invitiamo il Consiglio Comunale a voler

**risolvere:**

- 1. E concesso un credito di fr. 923'000.—per la realizzazione della 1° e 2° tappa della moderazione del traffico.**

Con perfetta stima.

Per il Municipio di Novaggio

Il sindaco

il segretario

Felice Campana

Franco Rodigari

Ris. No. 2784  
del 15 novembre 2004