



## CONSIGLIO COMUNALE DI MAGGIA – MESSAGGIO MUNICIPALE N. 20/2022

### Introduzione delle ZONE 30 e nuova gestione dei posteggi pubblici in tutte le sezioni del Comune di Maggia e richiesta di credito di CHF 402'000.00 a copertura dei relativi costi

Egregio Signor Presidente,  
Gentili Signore, Egregi Signori Consiglieri Comunali

#### 1. Premessa

Negli ultimi anni, a seguito dell'esigenza di preservare i quartieri residenziali dalle conseguenze negative del traffico veicolare, numerose località svizzere hanno introdotto il limite di velocità di 30 km/h in alcuni comparti del loro tessuto urbano.

Quest'orientamento scaturisce da una sensibilità sempre maggiore da parte delle Autorità politiche verso la gestione e l'utilizzo dello spazio pubblico e vuole proporre una nuova visione dello stesso, più consona alle caratteristiche insediative ed alle esigenze di sicurezza e di mobilità degli utenti più deboli (in generale, pedoni e ciclisti).

Anche lo scrivente Municipio intende ora verificare - sulla base di dati oggettivi - l'opportunità e la necessità di estendere tale misura a tutte le sezioni del Comune, caratterizzate da un tessuto edificato più denso nei nuclei e da un reticolo di strade e vie a tratti sinuosi e rettilinei con pendenze variabili, con l'obiettivo di offrire maggiore sicurezza agli utenti dello spazio pubblico.

Questa decisione scaturisce dalla richiesta giunta da parte della cittadinanza sempre più sensibile alla tematica della sicurezza degli spostamenti pedonali e veicolari all'interno del tessuto residenziale.

Parallelamente all'introduzione di comparti soggetti a ZONA 30, il Municipio intende integrare il **concetto di gestione dei parcheggi pubblici** già elaborato dallo studio Allievi SA nel 2017.

In questo senso, con lettera del 3 maggio 2019 e Ris. Mun. 259/2019, il Municipio decise di affidare allo Studio d'ingegneria Allievi SA di Ascona il mandato per l'allestimento della perizia tecnica e del progetto definitivo relativi all'introduzione della ZONA 30 e gestione dei posteggi pubblici a tutte le sezioni del Comune di Maggia.

Nel mese di dicembre 2019 il Municipio ha preso atto della Perizia tecnica (doc 1491\_SS del 4 ottobre 2019) e ha confermato quanto contenuto e le conclusioni (vedi protocollo no. 01 18.12.2019). Di conseguenza si è proceduto con l'allestimento dell'incarto di progetto definitivo.

Quest'ultimo è stato analizzato dal nuovo Municipio nel corso del 2021-2022, con l'applicazione di alcuni aggiustamenti, fino alla versione attuale del presente messaggio. L'assetto delle zone 30 e dei posteggi pubblici è stato presentato preliminarmente alla Commissione Edilizia in data 19.09.2022.

#### 2. Introduzione di ZONE 30 in tutte le sezioni di Maggia

##### Cosa si intende per ZONA 30

Una "ZONA 30" è una zona delimitata del tessuto urbano in cui la velocità di circolazione massima consentita è inferiore al limite generale di 50 km/h (in questo caso 30 km/h).

Lo scopo primo di tale zona è quello di moderare il traffico veicolare, accrescere la sicurezza di tutti gli utenti e migliorare la qualità di vita nei quartieri residenziali. La decisione di pianificare una ZONA 30 deve quindi basarsi innanzitutto su criteri di sicurezza; questa necessità può sorgere da una serie di incidenti della circolazione o dalla volontà di riorganizzare una zona potenzialmente pericolosa, migliorando l'immagine del quartiere e la qualità di vita dei suoi abitanti.

L'Ordinanza specifica 741.213.3 del 28 settembre 2001 definiva nel dettaglio le disposizioni valide nelle zone con limite di velocità 30 km/h ed i requisiti tecnici e legali da confermare tramite perizia tecnica, ai sensi dell'art. 32 cpv 4 della LCStr e dell'art. 108 cpv 4 OSStr.

In particolare, oltre che dall'esame della configurazione attuale degli insediamenti e della rete viaria, la verifica di fattibilità e di opportunità di una ZONA 30 doveva essere accompagnata da una campagna di monitoraggio del traffico, intesa a conoscere il comportamento attuale degli utenti motorizzati lungo la rete viaria interna (rilevamento dei flussi di traffico TGM e delle velocità di percorrenza Vmax e V85 - velocità non superata dall'85% degli utenti).

I dati scaturiti dal monitoraggio (volumi di traffico e velocità di circolazione) avevano lo scopo di confermare se il comparto in esame soddisfa già oggi avesse i requisiti tecnici per l'introduzione di una ZONA 30, e quindi se fosse possibile limitarsi alla sola posa di una segnaletica verticale adeguata, oppure se occorresse prevedere ulteriori opere costruttive di moderazione del traffico onde garantire l'effettivo rispetto da parte degli utenti della nuova limitazione di velocità.

Nella seduta del 10.11.2021 il Consiglio federale ha posto in consultazione una serie di adeguamenti normativi per semplificare la creazione di zone con limite a 30 km/h in contesti residenziali.

Il Consiglio federale ha proposto di adeguare l'ordinanza sulla segnaletica stradale e l'ordinanza del DATEC concernente le zone 30 e le zone d'incontro per facilitare la realizzazione di aree a velocità ridotta su strade residenziali nei centri abitati. Tale proposta è al vaglio degli uffici cantonali per capire come procedere dopo la pubblicazione del progetto.

### Descrizione tecnica degli interventi

All'interno della ZONA occorre poi che al conducente venga regolarmente ricordato il limite massimo di circolazione (30 km/h), sia con la ripetizione di pittogrammi specifici, sia con l'attuazione di una serie di misure di accompagnamento, là dove necessario, quali la presenza di restringimenti puntuali e di sopraelevazioni della carreggiata, la gestione delle intersezioni con la regola della precedenza da destra, la rinuncia alla gestione di strade a senso unico di circolazione, la soppressione di tutta la demarcazione relativa agli attraversamenti pedonali, ....

In generale, si tratta quindi di optare per misure d'intervento "educative", che permettono di adeguare spontaneamente il comportamento dell'automobilista al contesto del quartiere attraversato, rendendo di conseguenza effettivo il rispetto della velocità massima di 30 km/h; in particolare:

- la segnalazione delle porte d'entrata al comparto, in conformità con le nuove disposizioni di segnaletica; l'intervento è accompagnato da un intervento di segnaletica orizzontale;
- la gestione delle intersezioni con la regola della precedenza da destra, e conseguente rimozione dell'attuale segnaletica (STOP, dare precedenza).

### Segnaletica porte d'entrata

In conformità con le direttive tecniche, alle porte in entrata ed uscita dalla ZONA il progetto prevede la seguente sistemazione:

- la demarcazione di strisce trasversali a larghezza 50 cm realizzate con materiale plastico a struttura antisdrucchiolevole di colore rosa-porfido con fattore SRT 45-65 (mordenza);
- tale intervento, inteso a segnalare l'entrata nel comparto, è accompagnato dalla demarcazione sulla pavimentazione esistente del pittogramma "ZONA 30" realizzato a spatola, in conformità con le disposizioni VSS 40 851
- in accompagnamento alla demarcazione trasversale si prevede la posa dei segnali 2.59.1 "ZONA 30" e 2.59.2 "fine ZONA 30" (segnale fronte retro) disposti su telai e supporto tradizionali. Nel caso specifico, la segnaletica di ZONA è completata con il segnale 2.50 divieto di posteggio. Il tutto riportato in un'unica placca come riportato nell'immagine adiacente.
- in conformità con le disposizioni VSS 40 851 la posizione del pittogramma ZONA 30 è prevista ad una distanza compresa tra 10 e 15 metri dal ciglio della strada trasversale.

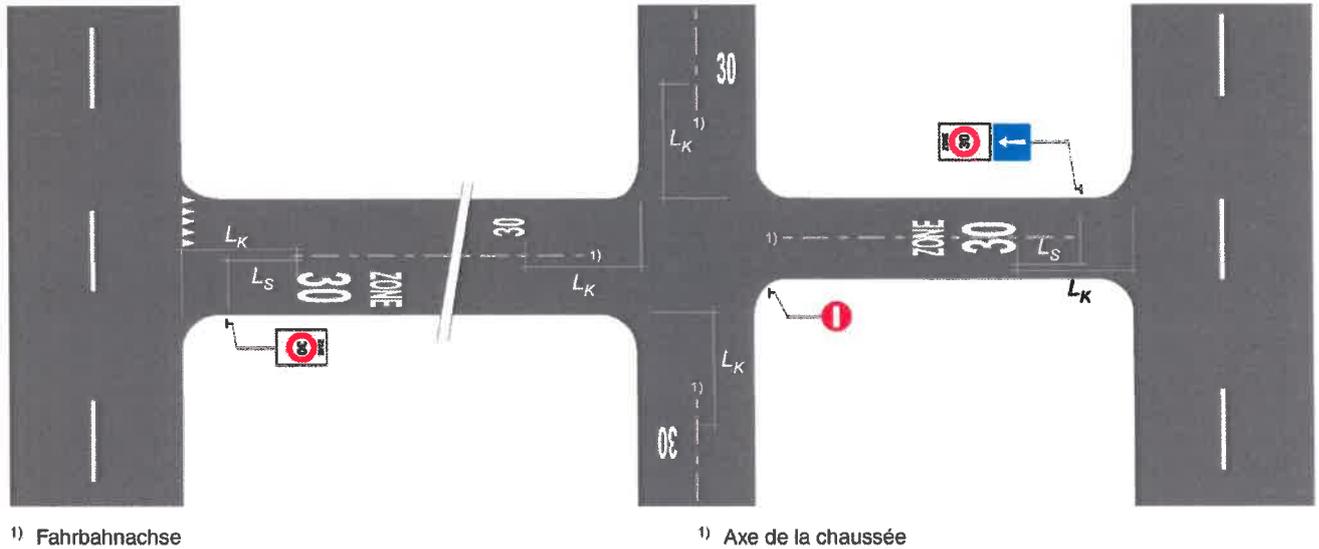


**Riproduzione del simbolo 30**

In conformità con le direttive tecniche, con l'obiettivo di segnalare all'utente con una certa regolarità il regime di circolazione in vigore, il progetto prevede la ripetizione di simboli speciali realizzati con demarcazione plastica in rilievo applicata a spatola (simbolo "30" con dimensioni secondo le direttive VSS 40 851).

Tale intervento è previsto di principio con demarcazione al suolo nella direzione di marcia, dopo ogni intersezione, ad una distanza massima di 15 metri dal ciglio della strada trasversale (vedi schema figura 3 VSS 40 851).

**ESTRATTI NORMA VSS 40 851**



Abstand der Markierungen vom Rand der Querfahrbahn <i>Distance des marques par rapport au bord de la chaussée transversale</i>	L <sub>k</sub>	10...15 m
Abstand zwischen den Markierungen «ZONE 30» und den Signalen <i>Distance entre les marques «ZONE 30» et les signaux</i>	L <sub>s</sub>	5...10 m

**Abb. 3**  
Anordnung der Markierungen «ZONE 30» und «30»

**Fig. 3**  
Disposition des marques «ZONE 30» et «30»



**Fig. 4a**  
Forme et dimensions de la marque «ZONE 30» en entrée de zone



**Fig. 4b**  
Forme et dimensions des marques «30», resp. «20» en tant que rappel

### Precedenza da destra

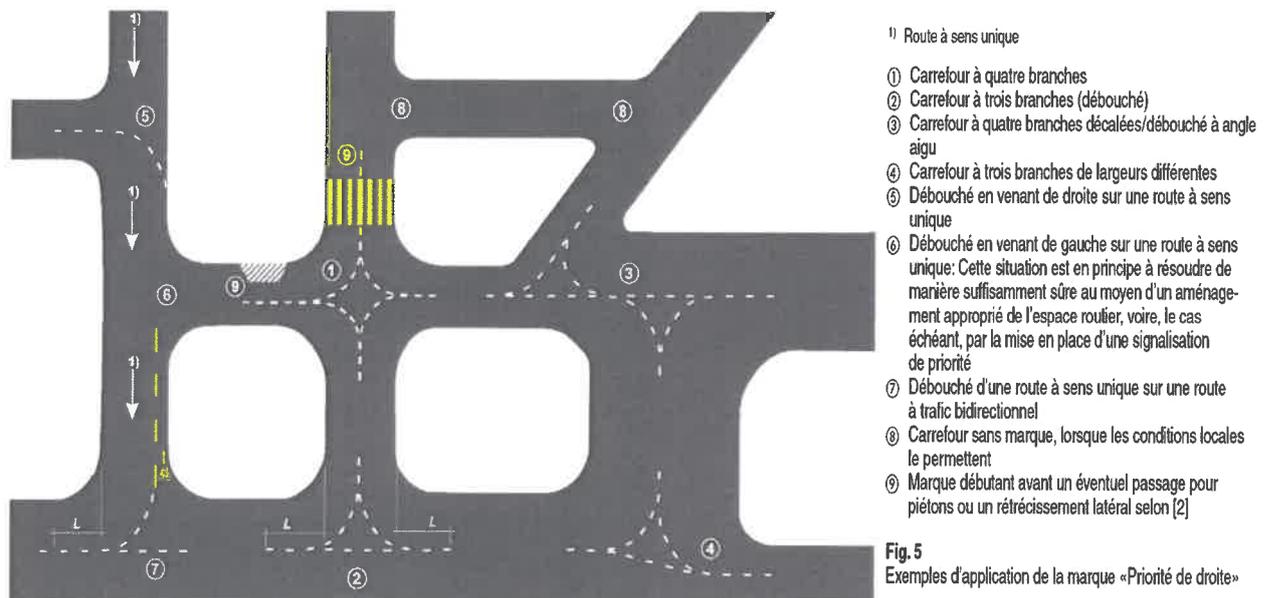
In conformità con le direttive specifiche della ZONA 30, tutte le intersezioni interne ai perimetri interessati dalla restrizione di velocità dovranno essere gestite con la regola della “precedenza da destra”, salvo particolari eccezioni in caso di visibilità insufficiente.

Ai sensi della norma VSS 40 851, la demarcazione di segnaletica orizzontale per regolare agli incroci la precedenza da destra è applicabile lungo le strade secondarie dove non sussistono condizioni di visibilità ottimali e dove altre misure non sono applicabili; di conseguenza in questi casi è necessario evidenziare agli incroci la precedenza da destra con una demarcazione orizzontale specifica (vedi schema figura 5 VSS 40 851); la norma cita pure che in presenza di strade con una larghezza inferiore a 4,50 metri è tuttavia preferibile rinunciare a tale demarcazione orizzontale. In sostanza, tali demarcazioni dovrebbero essere previste là dove è tecnicamente possibile e logico dal punto di vista della gestione della viabilità e della qualità dello spazio pubblico.

Nel caso concreto, si prevede la demarcazione della precedenza da destra a tutte le intersezioni interne ai perimetri in oggetto. Fanno eccezione tutte le intersezioni dove è presente o è prevista la realizzazione di un marciapiede continuo (perdita di precedenza per chi attraversa un marciapiede continuo) o dove le condizioni di visibilità limitate obbligano il mantenimento dello STOP. In fase di progetto esecutivo questo tema sarà oggetto di un’ulteriore verifica.

Per la gestione delle intersezioni con precedenza da destra non si prevede la posa di una segnaletica verticale specifica.

### ESTRATTO NORMA VSS 40 851 – figura 5



### Attraversamenti pedonali

All'interno del perimetro della ZONA 30, in conformità con le direttive specifiche, non è consentito demarcare attraversamenti pedonali ai sensi dell'art. 77 cpv 1 OSStr (ossia con strisce gialle e con la relativa segnaletica verticale); tali infrastrutture possono essere mantenute solo in casi particolari, ad esempio lungo i percorsi casa-scuola, in prossimità di centri scolastici o strutture ospedaliere, o là dove sussistono problemi acuti di visibilità o sicurezza.

### **Sistemazione segnaletica verticale**

Tutta la segnaletica verticale compresa nel perimetro di studio interessato dall'introduzione della ZONA 30 sarà oggetto di esame di approfondimento da parte delle Autorità competenti cantonali.

Già in fase di allestimento del presente progetto, la segnaletica ritenuta superflua, non più conforme alle direttive o poco visibile, è stata sostituita e/o adeguata.

In questa prima fase, tutta la segnaletica è stata discussa con l'Ufficio tecnico comunale.

### **Interventi di moderazione e messa in sicurezza dei camminamenti**

Con l'intento di indurre velocità di transito consone ad una ZONA 30 all'interno di tutti i comparti in oggetto, in particolare lungo le strade che la campagna di monitoraggio del traffico ha permesso di verificare delle velocità V85 superiori a 35 km/h, l'operatore propone la realizzazione di interventi di moderazione che saranno descritti nei seguenti capitoli.

### **Applicazione**

I prossimi capitoli descrivono gli interventi previsti per l'introduzione della ZONA 30 per ogni Sezione del Comune. I piani sono consultabili presso l'Ufficio Tecnico Comunale.

### **SOTTO SEZIONE DI RIVEO**

La Sezione di Riveo è caratterizzata da due nuclei a monte della strada cantonale. I contenuti sono limitati al tessuto insediativo (che è poco sviluppato) e al nucleo in corrispondenza dell'Oratorio. A nord-ovest, fuori dal comparto, sono ubicate le cave e i contenuti industriali che caratterizzano la zona.

Gli interventi di ZONA 30 sono limitati alla demarcazione delle 2 porte d'entrata e alla riorganizzazione dei 5 posteggi pubblici. Le reti viarie all'interno del comparto non necessitano interventi di moderazione; il monitoraggio del traffico ha riportato un V85 pari a 35 km/h.

### **SEZIONE DI SOMEO**

La Sezione di Someo è caratterizzata da due nuclei a monte della strada cantonale, divisi da un riale. La ex strada cantonale caratterizza l'entrata in paese ed è ancora riconoscibile per la sua conformazione.

Rispetto alla Sezione di Riveo il tessuto insediativo è più marcato e in generale i contenuti sono più ricchi; infatti, oltre che al tessuto insediativo e alla sua chiesa, sono presenti la scuola dell'infanzia, due esercizi pubblici e una ex-casa anziani, ora in attesa di nuova destinazione.

Gli interventi di ZONA 30 si limitano alla demarcazione delle porte di entrata.

### **SEZIONI DI GIUMAGLIO E COGLIO**

Le Sezioni di Giumaglio e Coglio sono molto ravvicinate e pertanto sono trattate in un comparto unico. Il tratto di ex strada cantonale entra nei due paesi e funge da strada di raccolta. Entrambe le sezioni si sviluppano a monte della strada cantonale attuale.

Oltre al tessuto insediativo e alla sua chiesa, sono presenti una osteria a Giumaglio, un albergo-ristorante, un ostello e un grotto a Coglio.

Gli interventi di ZONA 30, oltre che alla demarcazione delle porte di entrata, prevedono dove ritenuto opportuno, la moderazione di alcuni tratti di ex strada cantonale tramite la demarcazione di una fascia rosa porfido con lo scopo di restringere otticamente la carreggiata e di riservare una corsia protetta per i pedoni. Puntualmente è prevista la posa di paletti nei punti più sensibili.

Nella Sezione di Coglio è previsto di rimuovere il rimanente dosso stradale, in quanto non più conforme con le norme attuali. L'effetto di moderazione sarà comunque dato dalla fascia rosa con la posa puntuale di paletti flessibili.

### **SEZIONE DI LODANO**

La Sezione di Lodano, assieme ad Aurigeno e Moghegno, si sviluppa a sud della Maggia e dell'asse stradale principale. Il collegamento al paese è garantito dal ponte che si aggancia alla strada cantonale.

Il tessuto insediativo di Lodano è ben distinto da una parte di nucleo, a ridosso della montagna, e da una parte di campagna. All'interno del nucleo si trova la chiesa, un hotel, un'osteria e la casa comunale.

Gli interventi di ZONA 30 si limitano alla demarcazione delle porte di entrata.

### **SEZIONE DI MAGGIA**

La Sezione di Maggia è la più urbanizzata e popolosa; il tessuto insediativo è esteso anche a sud della strada cantonale ma non è stato ritenuto di intervenire con misure di limitazione delle velocità, essendo le stesse contenute.

Nel comparto di Maggia vi è la scuola dell'infanzia che è ubicata a ridosso della ex strada cantonale che è ancora oggi leggibile per la sua conformazione ed ha la funzione di strada di raccolta.

In questo comparto è presente il nucleo principale del paese e due piccoli nuclei secondari attorno ad esso. Le campagne si estendono sia a nord oltre il riale, che a sud fino al limite con la zona agricola. Oltre il riale, nella zona delle campagne a nord, è presente una casa anziani e la chiesa.

Gli interventi di ZONA 30, oltre che alla demarcazione delle porte di entrata, prevedono la moderazione di alcune tratte, tramite la demarcazione di una fascia rosa porfido con lo scopo di restringere otticamente la carreggiata.

### **SEZIONE DI MOGHEGNO**

La Sezione di Moghegno, assieme ad Aurigeno e Lodano, si sviluppa a sud della Maggia e dell'asse stradale principale. Il collegamento al paese è garantito dal ponte che si aggancia alla strada cantonale.

Il tessuto insediativo di Moghegno è ben distinto da una parte di nucleo, a ridosso della montagna, e da una parte di campagna, che negli ultimi anni ha visto un forte sviluppo insediativo. All'interno del nucleo si trovano i principali contenuti del comparto, tra cui: la scuola dell'infanzia, la chiesa e un'osteria.

Gli interventi di ZONA 30, oltre che alla demarcazione delle porte di entrata, prevedono la moderazione di alcune tratte, tramite la demarcazione di una fascia rosa porfido con lo scopo di restringere otticamente la carreggiata.

### **SEZIONE DI AURIGENO**

La Sezione di Aurigeno, assieme a Moghegno e Lodano, si sviluppa a sud della Maggia e dell'asse stradale principale. Il collegamento al paese è garantito dal ponte che si aggancia alla strada cantonale.

Il tessuto insediativo di Aurigeno è caratterizzato da due nuclei e da una parte più estesa di campagne. Nel nucleo principale troviamo la chiesa e un ristorante.

Per il comparto Aurigeno si segnala che è in corso la realizzazione della messa in sicurezza dell'entrata del paese tramite l'esecuzione di un camminamento pedonale demarcato in zona ponte (a confine con Moghegno).

### **SOTTO SEZIONE DEI RONCHINI**

La Sezione dei Ronchini è caratterizzata da due comparti separati dalla strada cantonale. Il comparto a monte della strada è a carattere collinare e si sviluppa con stradine strette con tornanti e curve frequenti. Il comparto a valle della cantonale è relativamente contenuto e si sviluppa lungo una strada di raccolta.

Per entrambi i comparti vi sono unicamente contenuti residenziali, fatta eccezione per l'albergo "Villa d'epoca" situato a ridosso della cantonale (lato monte).

Considerate le stradine con calibro ridotto e la conformazione del territorio, gli interventi di ZONA 30 sono limitati alla demarcazione al suolo delle porte di entrata accompagnata dalla segnaletica verticale.

### 3. Gestione posteggi pubblici

Le caratteristiche insediative del Comune di Maggia sono tipiche dei paesi ticinesi policentrici (con più nuclei) di origine rurale in cui, nel corso degli ultimi decenni, attorno ai nuclei tradizionali si sono sviluppate aree residenziali estensive (sia primarie, sia secondarie) sottolineando l'importanza della vocazione residenziale assunta dal paese dopo il secondo Dopoguerra, favorita dall'avvento della mobilità individuale (automobile).

Le Sezioni di Maggia approfittano di una situazione strategicamente attrattiva sia per la relativa breve distanza dal polo di Locarno, cuore dell'agglomerato del Locarnese, sia per la bellezza del paesaggio e del panorama.

Analogamente al concetto di ZONA 30, il progetto riprende gli stessi concetti di gestione dei posteggi proposti nella ripartizione del Comune di Maggia nelle 7 sezioni; allo stato attuale tutte le aree di parcheggio sono gestite senza restrizioni di tempo o a pagamento.

#### Obiettivi e misure

La nuova proposta di regolamentazione dei parcheggi si articola su **tre principi operativi**:

1. limitare la durata di stazionamento nelle aree di parcheggio pubblico situate all'interno o ai margini dei nuclei storici o dei quartieri residenziali tramite l'introduzione di una **ZONA BLU**; in alcuni casi la misura è accompagnata dalla possibilità di rilasciare agevolazioni (**contrassegni con diritto di sosta oltre il limite autorizzato**) per residenti o per chi ne fa esplicitamente richiesta;
2. mantenere un'offerta adeguata di parcheggi **LIBERI** nei pressi delle zone discoste dai centri abitati;
3. mantenere un'offerta adeguata di parcheggi con gestione a **PAGAMENTO**, ad esempio nei pressi delle zone destinate allo svago come presso il fiume per i bagnanti.

#### Tipologie di gestione dei posteggi

##### Zona blu

L'obiettivo che si prefigge l'introduzione di una ZONA BLU è di limitare la durata di stazionamento delle aree di parcheggio pubblico situate all'interno o ai margini dei nuclei storici o dei quartieri residenziali.

Le misure da realizzare sono:

- demarcazione stallo di parcheggio di colore BLU in conformità con l'Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr 741.21)
- posa della segnaletica verticale 4.18 "Parcheggio con disco"
- Gli effetti sono i seguenti:
  - obbligo di esporre il disco orario o il contrassegno del comparto
  - lo stazionamento è permesso per la durata massima di 1 ora (giorni feriali lu-sa, tra le 8:00-12:00 e 14:00-18:00)



### Parcheggio blu con disco orario e contrassegno

L'obiettivo che si prefigge l'introduzione di una ZONA BLU CON DISCO ORARIO E CONTRASSEGNO è di offrire ai residenti costretti ad utilizzare i parcheggi pubblici, un'alternativa di stazionamento prolungata ed evitare abusi da parte dei non aventi diritto.

Le misure da realizzare sono:

- demarcazione stallo di parcheggio di colore BLU in conformità con l'Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr 741.21)
- posa della segnaletica verticale 4.18 "Parcheggio con disco"
- posa della tavola complementare con indicazione del comparto
- illimitato con contrassegno "....."
- Gli effetti sono i seguenti:
  - obbligo di esporre il disco orario o il contrassegno del comparto
  - lo stazionamento è permesso per la durata massima di 1 ora o senza limitazione di tempo con il contrassegno (giorni feriali lu-sa, tra le 8:00-12:00 e 14:00-18:00)
  - chi dispone di un contrassegno può sostare oltre i limiti di tempo autorizzato



### Parcheggio libero

L'obiettivo che si prefigge lasciare PARCHEGGI LIBERI è di offrire la possibilità di soste prolungate.

Le misure da realizzare sono:

- demarcazione stallo di parcheggio di colore BIANCO in conformità con l'Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr 741.21)
- posa della segnaletica verticale 4.17 "Parcheggio"
- Gli effetti sono i seguenti:
  - lo stazionamento è libero da limitazioni di tempo nelle zone discoste dai centri abitati



## Criteria di applicazione

### Nucleo e zone adiacenti

Onde garantire la rotazione dei posteggi ed evitare l'abuso da parte dei non aventi diritto, si suggerisce di destinare a ZONA BLU una buona parte di stalli di parcheggio.

I posteggi limitrofi ai nuclei possono essere gestiti con ZONA BLU e accompagnati dall'introduzione di contrassegni (vignette), che permettono pure di soddisfare le esigenze di quei residenti che per validi motivi necessitano di un posto-auto su suolo pubblico con tempo di sosta illimitato.

### Zone discoste dai centri abitati

Si suggerisce di mantenere una gestione libera dei parcheggi nelle zone periferiche del paese.

### Zone adiacenti alle aree di svago, fiumi

Mantenere un'offerta di parcheggi regolamentati a PAGAMENTO in vicinanza delle zone di svago e sportive (campo sportivo, zone balneari - fiumi, ...), là dove la domanda è bassa (necessità di rotazione minima).

Se il segnale è accompagnato dalla tavola complementare che indica la durata massima "Mass. 8 ore", in questo modo si evita il parcheggio durante gli orari notturni.

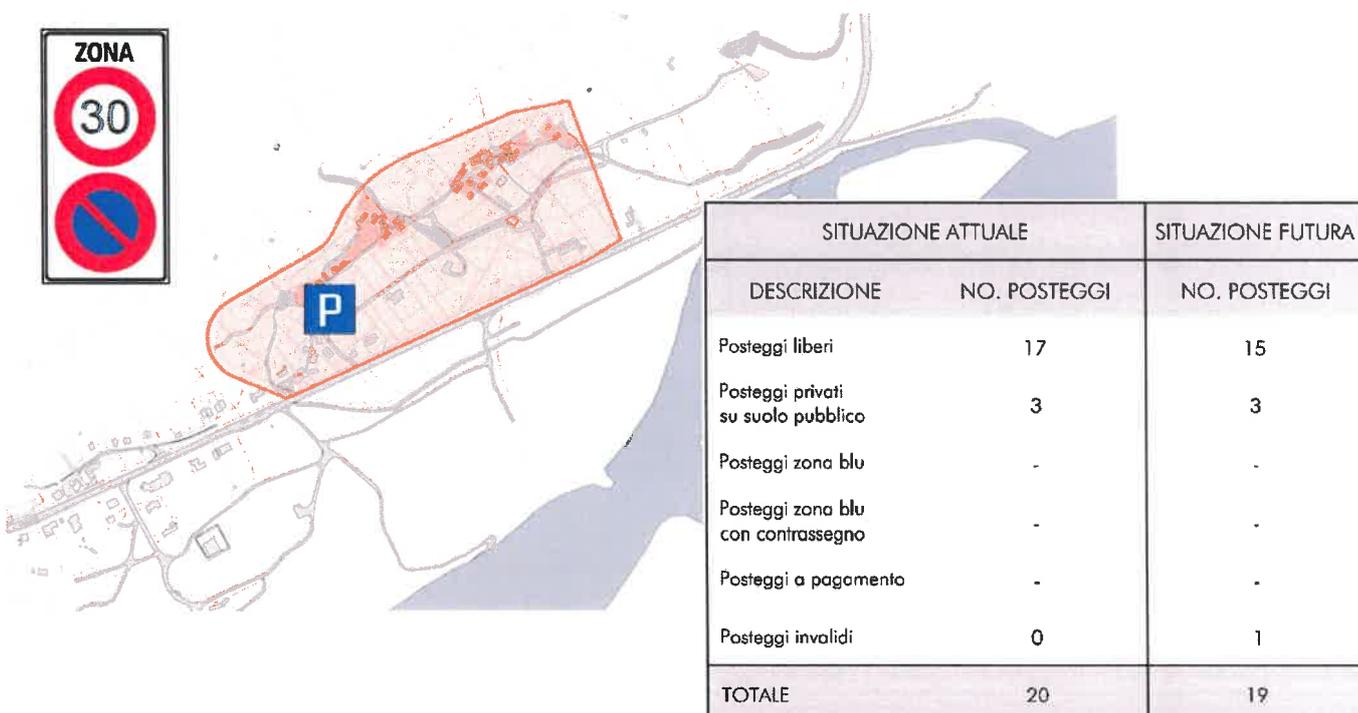
## Applicazione

I prossimi capitoli descrivono la situazione attuale e il nuovo concetto di gestione dei posteggi per ogni Sezione del Comune. I piani allegati illustrano quanto proposto.

### SOTTO SEZIONE DI RIVEO

A Riveo, oltre alle abitazioni, non sono presenti contenuti e edifici di carattere pubblico che fungono da attrattori.

Si propone di mantenere la gestione libera dei parcheggi esistenti, e meglio come da schema seguente.



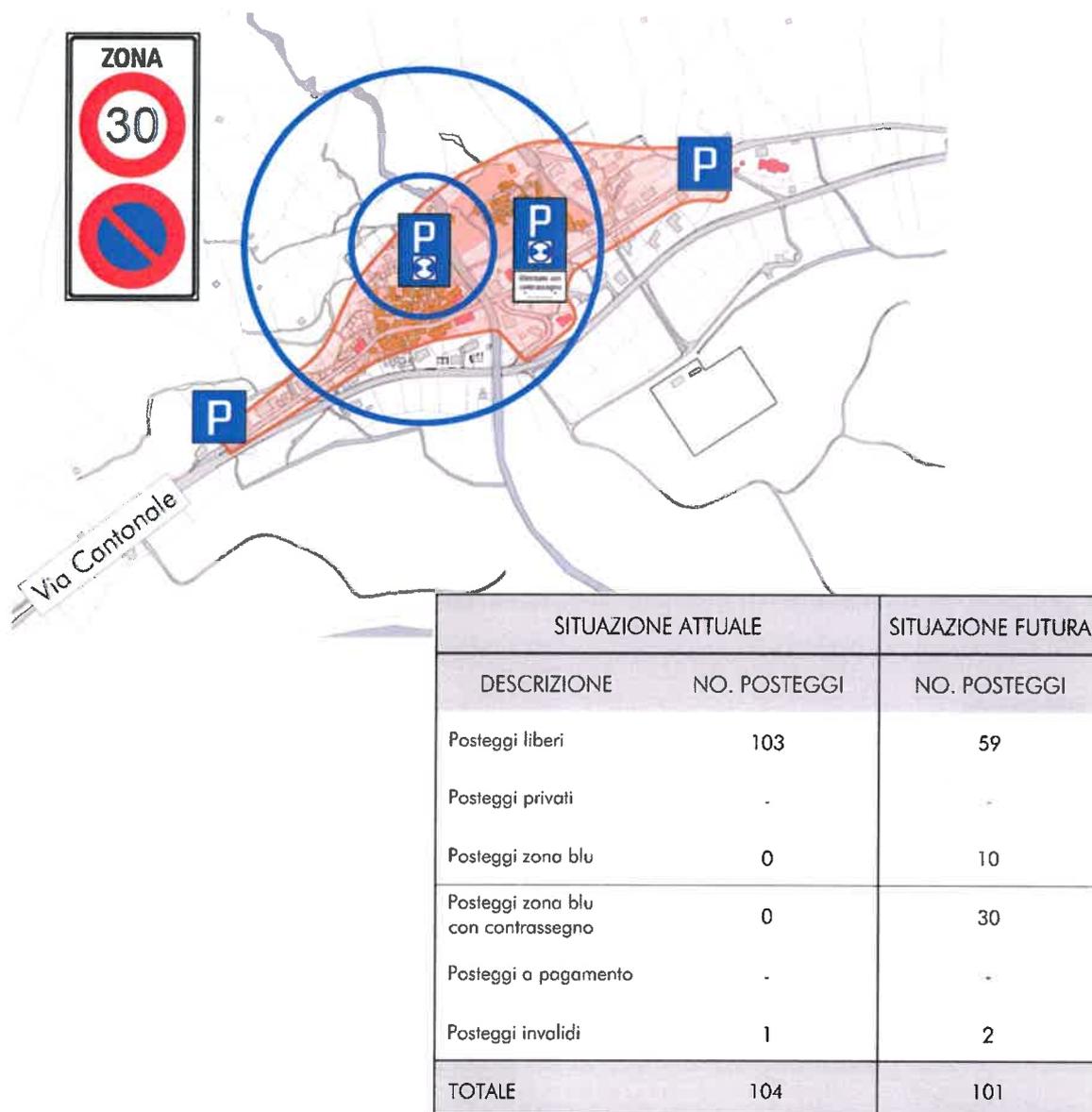
## SEZIONE DI SOMEO

A Someo, oltre alle abitazioni, sono presenti alcuni contenuti e edifici di carattere pubblico che fungono da attrattori (esercizi pubblici, chiesa parrocchiale).

Il campo da calcio è ubicato sul lato opposto del paese, a valle della strada cantonale; per quanto attiene al tema posteggi, la zona si autogestisce.

Onde garantire la rotazione dei posteggi ed evitare l'abuso da parte dei non aventi diritto, i posteggi limitrofi ai nuclei possono essere gestiti con l'attuazione della ZONA BLU e accompagnati dall'introduzione di contrassegni (vignette), che permettono pure di soddisfare le esigenze di quei residenti che per validi motivi necessitano di un posto-auto su suolo pubblico a durata illimitata.

Si propone di mantenere la gestione libera dei parcheggi nei pressi delle zone discoste dai centri abitati, e meglio come da schema seguente.



## SEZIONE DI GIUMAGLIO

A Giumaglio, oltre alle abitazioni, sono presenti alcuni contenuti e edifici di carattere pubblico che fungono da attrattori (osteria, chiesa parrocchiale, ex-casa comunale con parco giochi adiacente, zone attrattive per la balneazione e cascata).

Onde garantire la rotazione dei posteggi ed evitare l'abuso da parte dei non aventi diritto, i posteggi limitrofi ai nuclei possono essere gestiti con l'attuazione della ZONA BLU e accompagnati dall'introduzione di contrassegni (vignette), che permettono pure di soddisfare le esigenze di quei residenti che per validi motivi necessitano di un posto-auto su suolo pubblico a durata illimitata.

Si propone di mantenere la gestione libera dei parcheggi nei pressi delle zone discoste dai centri abitati, e meglio come da schema seguente.



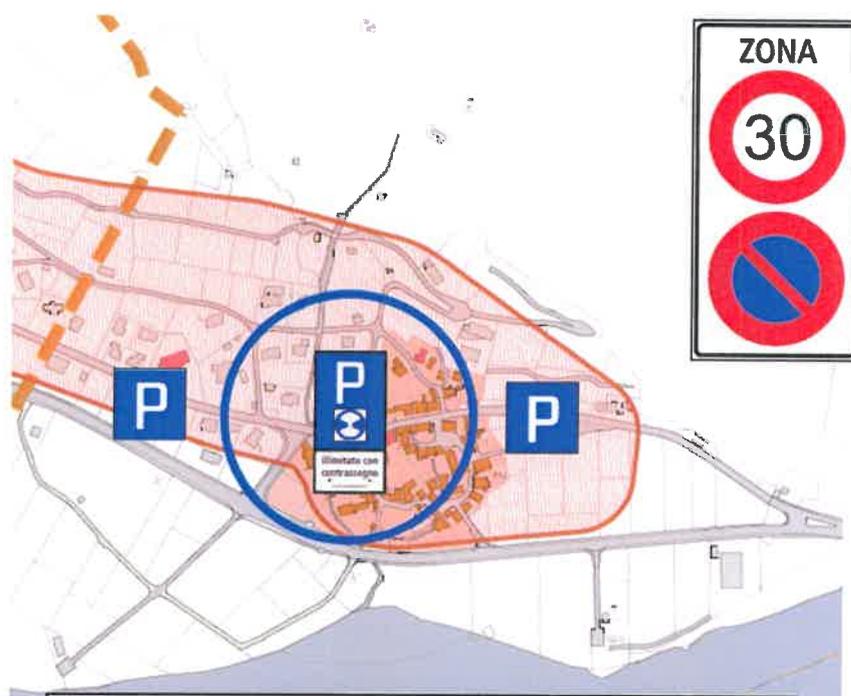
SITUAZIONE ATTUALE		SITUAZIONE FUTURA
DESCRIZIONE	NO. POSTEGGI	NO. POSTEGGI
Posteggi liberi	45	15
Posteggi zona blu	-	-
Posteggi zona blu con contrassegno	-	25
Posteggi a pagamento	-	-
Posteggi invalidi	1	1
<b>TOTALE</b>	<b>46</b>	<b>41</b>

## SEZIONE DI COGLIO

A Coglio, oltre alle abitazioni, sono presenti alcuni contenuti e edifici di carattere pubblico che fungono da attrattori (ostello, l'ex-casa comunale con contenuti vari per riunioni e incontri, parco giochi, chiesa parrocchiale, grotto e ristorante-albergo).

Onde garantire la rotazione dei posteggi ed evitare l'abuso da parte dei non aventi diritto, i posteggi limitrofi ai nuclei possono essere gestiti con l'attuazione della ZONA BLU e accompagnati dall'introduzione di contrassegni (vignette), che permettono pure di soddisfare le esigenze di quei residenti che per validi motivi necessitano di un posto-auto su suolo pubblico a durata illimitata.

Si propone di mantenere la gestione libera dei parcheggi nei pressi delle zone discoste dai centri abitati, e meglio come da schema seguente.



SITUAZIONE ATTUALE		SITUAZIONE FUTURA
DESCRIZIONE	NO. POSTEGGI	NO. POSTEGGI
Posteggi liberi	28	10
Posteggi zona blu	-	-
Posteggi zona blu con contrassegno	0	15
Posteggi a pagamento	-	-
Posteggi invalidi	0	1
<b>TOTALE</b>	<b>28</b>	<b>26</b>

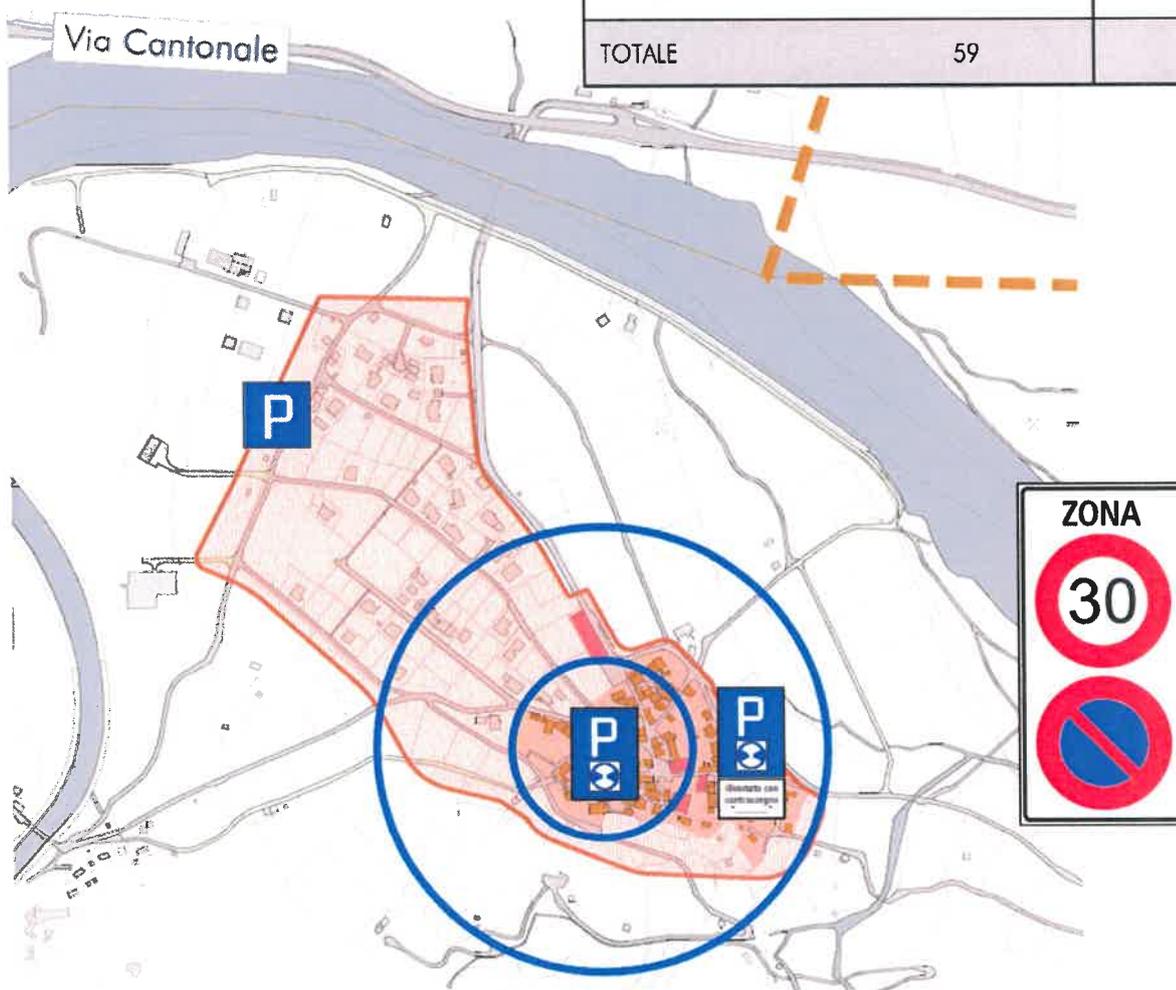
## SEZIONE DI LODANO

A Lodano, oltre alle abitazioni, sono presenti alcuni contenuti ed edifici di carattere pubblico che fungono da attrattori (osteria, parco giochi, Hotel Garni, chiesa parrocchiale e centro di protezione civile).

Onde garantire la rotazione dei posteggi ed evitare l'abuso da parte dei non aventi diritto, i posteggi limitrofi ai nuclei possono essere gestiti con l'attuazione della ZONA BLU e accompagnati dall'introduzione di contrassegni (vignette), che permettono pure di soddisfare le esigenze di quei residenti che per validi motivi necessitano di un posto-auto su suolo pubblico a durata illimitata.

Si propone di mantenere la gestione libera dei parcheggi nei pressi delle zone discoste dai centri abitati, e meglio come da schema seguente.

SITUAZIONE ATTUALE		SITUAZIONE FUTURA
DESCRIZIONE	NO. POSTEGGI	NO. POSTEGGI
Posteggi liberi	58	12
Posteggi zona blu	0	4
Posteggi zona blu con contrassegno	0	38
Posteggi a pagamento	-	-
Posteggi invalidi	1	1
<b>TOTALE</b>	<b>59</b>	<b>55</b>

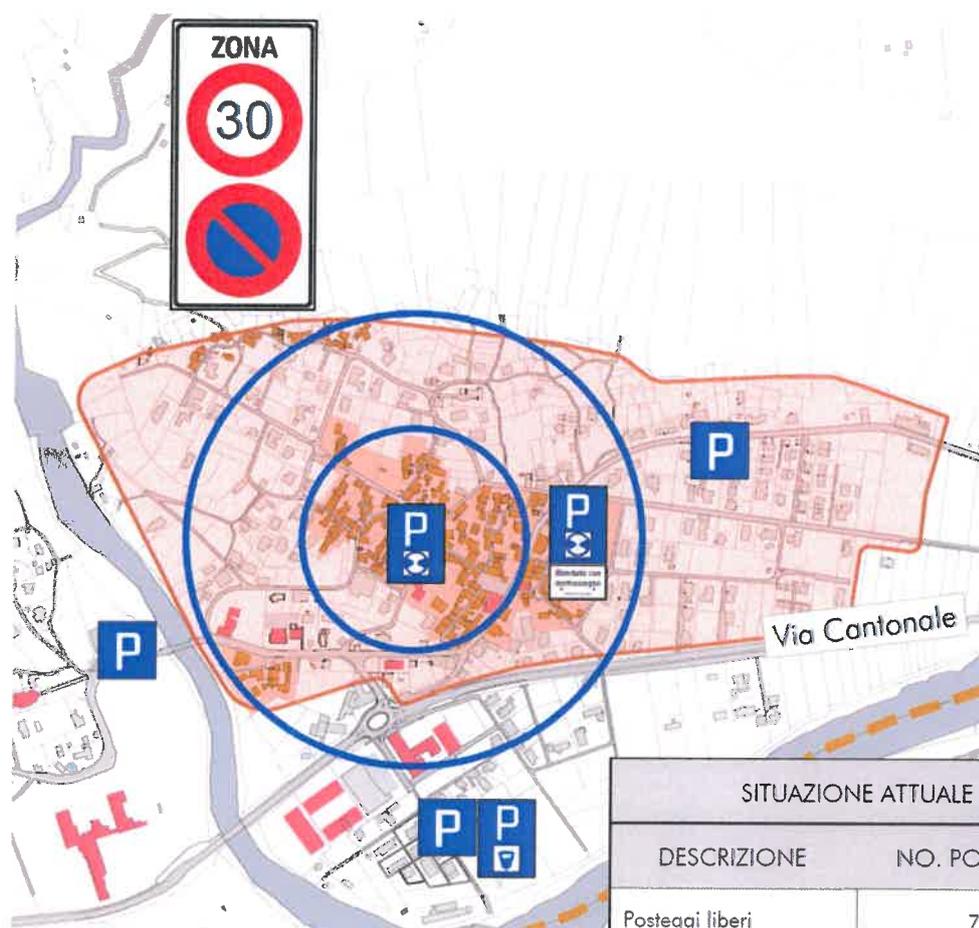


## SEZIONE DI MAGGIA

A Maggia, oltre alle abitazioni, sono presenti alcuni contenuti e edifici di carattere pubblico che fungono da attrattori (centro commerciale con banca, posta, farmacia, studi medici, casa per anziani don Guanella, tre chiese parrocchiali, ristoranti e alberghi, pensione – garni e zone balneari pregiate).

Onde garantire la rotazione dei posteggi ed evitare l'abuso da parte dei non aventi diritto, i posteggi limitrofi ai nuclei possono essere gestiti con l'attuazione della ZONA BLU e accompagnati dall'introduzione di contrassegni (vignette), che permettono pure di soddisfare le esigenze di quei residenti che per validi motivi necessitano di un posto-auto su suolo pubblico con tempo di sosta illimitato.

Si propone la gestione libera dei parcheggi nei pressi delle zone discoste dai centri abitati ma di mantenere un'offerta di parcheggi regolamentati a PAGAMENTO in vicinanza delle zone di svago (zone balneari - fiumi, ...), là dove la domanda è bassa (necessità di rotazione minima), e meglio come da schema seguente.



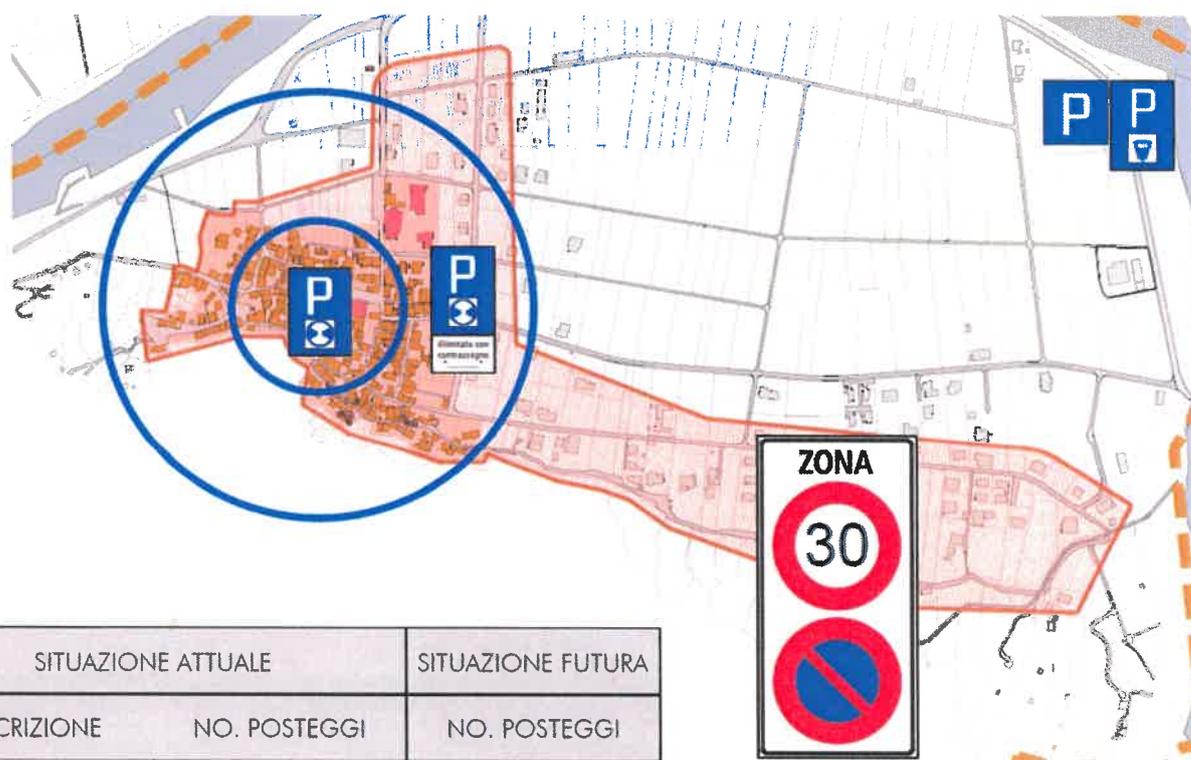
SITUAZIONE ATTUALE		SITUAZIONE FUTURA
DESCRIZIONE	NO. POSTEGGI	NO. POSTEGGI
Posteggi liberi	77	23
Posteggi riservati a utenti palazzo comunale lu-ve	7	7
Posteggi zona blu	0	21
Posteggi zona blu con contrassegno	0	71
Posteggi a pagamento	-	-
Posteggi invalidi	1	1
<b>TOTALE</b>	<b>85</b>	<b>118</b>

## SEZIONE DI MOGHEGNO

A Moghegno, oltre alle abitazioni, sono presenti alcuni contenuti e edifici di carattere pubblico che fungono da attrattori (osteria, ex-casa comunale e chiesa parrocchiale).

Onde garantire la rotazione dei posteggi ed evitare l'abuso da parte dei non aventi diritto, i posteggi limitrofi ai nuclei possono essere gestiti con l'attuazione della ZONA BLU e accompagnati dall'introduzione di contrassegni (vignette), che permettono pure di soddisfare le esigenze di quei residenti che per validi motivi necessitano di un posto-auto su suolo pubblico a durata illimitata.

Si suggerisce inoltre una gestione libera dei parcheggi nei pressi delle zone discoste dai centri abitati, ma di mantenere un'offerta di parcheggi regolamentati a PAGAMENTO in vicinanza delle zone di svago (zone balneari - fiumi, ...), là dove la domanda è bassa (necessità di rotazione minima), e meglio come da schema seguente.



SITUAZIONE ATTUALE		SITUAZIONE FUTURA
DESCRIZIONE	NO. POSTEGGI	NO. POSTEGGI
Posteggi liberi	38	-
Posteggi zona blu	0	8
Posteggi zona blu con contrassegno	0	30
Posteggi a pagamento	-	-
Posteggi invalidi su suolo privato	1	1
<b>TOTALE</b>	<b>39</b>	<b>39</b>

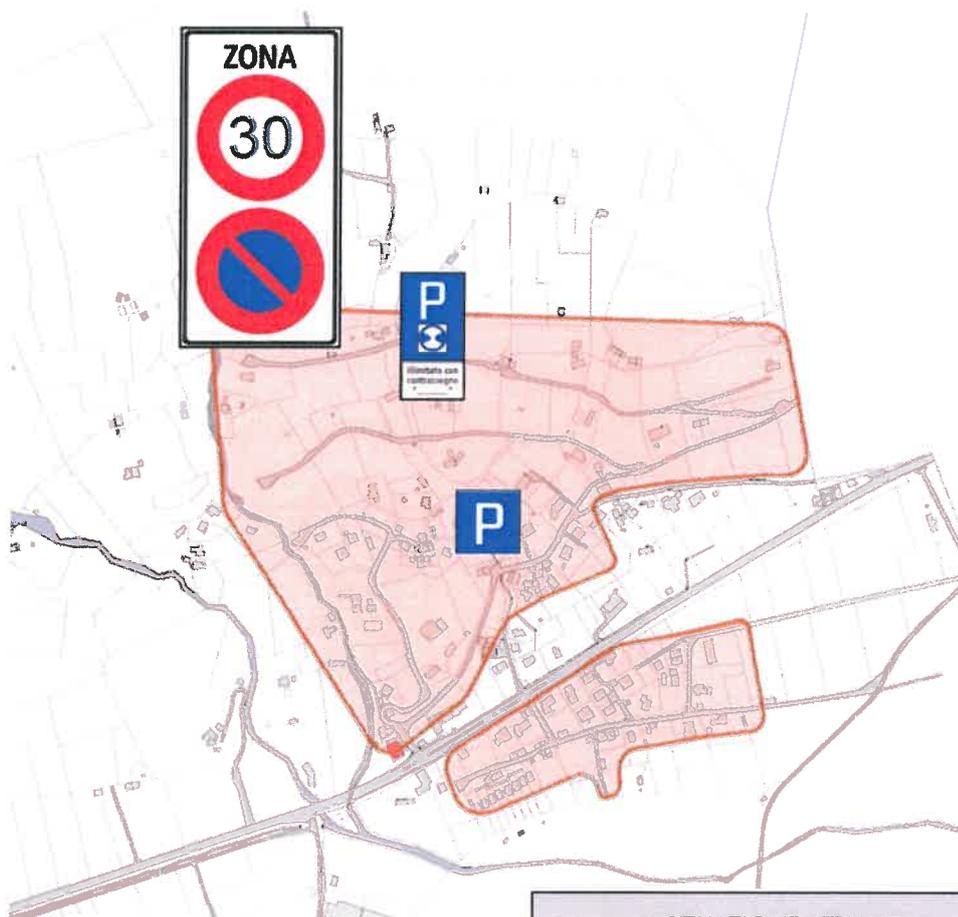
## SEZIONE DI AURIGENO CON RONCHINI

Ad Aurigeno, oltre alle abitazioni, sono presenti alcuni contenuti e edifici di carattere pubblico che fungono da attrattori (osteria, casa comunale con parco giochi e biblioteca e chiesa parrocchiale). In zona Ronchini non sono presenti particolari contenuti di carattere pubblico; la gestione dei posteggi pubblici resta libera

Onde garantire la rotazione dei posteggi ed evitare l'abuso da parte dei non aventi diritto, i posteggi limitrofi ai nuclei possono essere gestiti con l'attuazione della ZONA BLU e accompagnati dall'introduzione di contrassegni (vignette), che permettono pure di soddisfare le esigenze di quei residenti che per validi motivi necessitano di un posto-auto su suolo pubblico a durata illimitata.

Si suggerisce inoltre di mantenere una gestione libera dei parcheggi nei pressi delle zone discoste dai centri abitati, e meglio come da schema seguente.

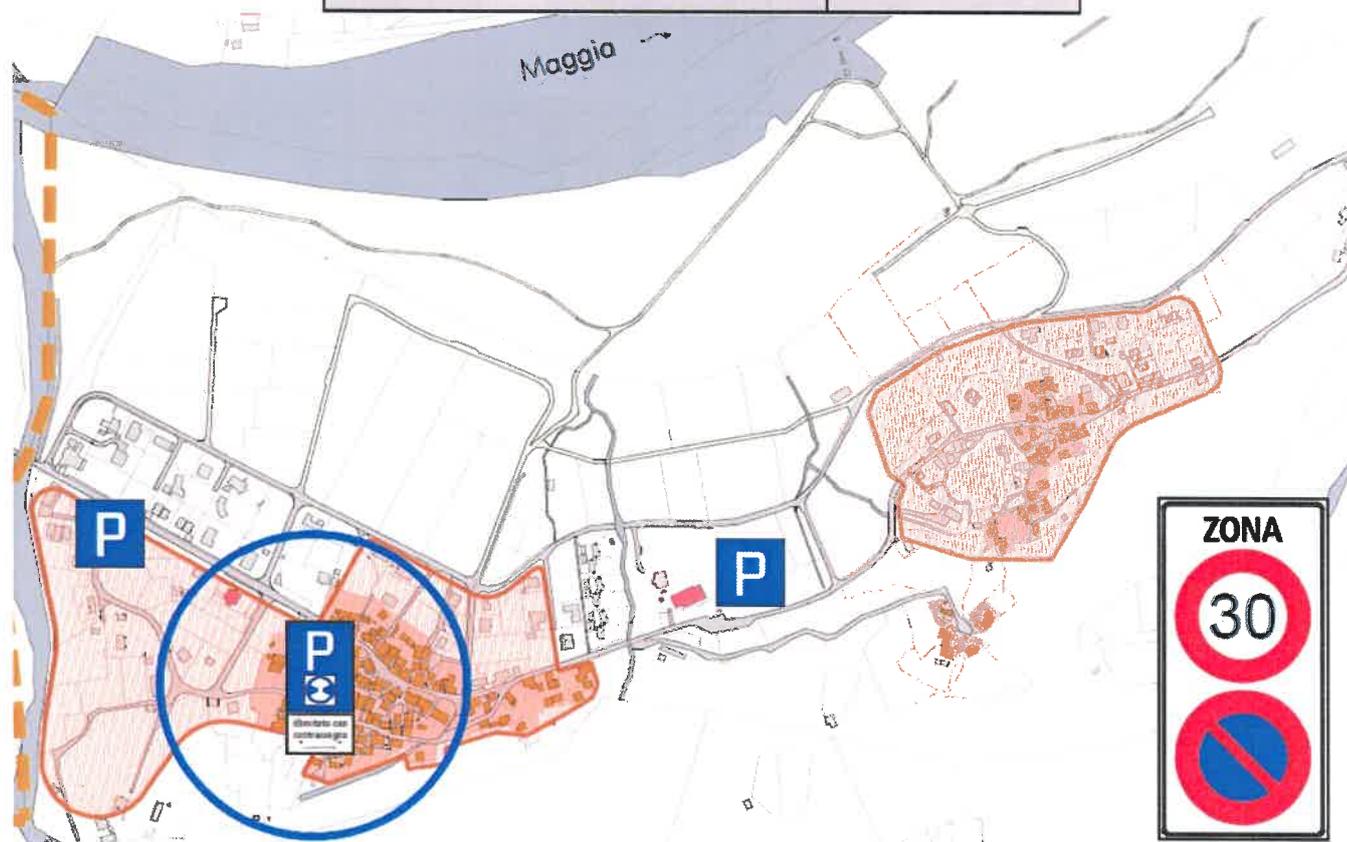
## AURIGENO



	SITUAZIONE ATTUALE		SITUAZIONE FUTURA
DESCRIZIONE	NO. POSTEGGI		NO. POSTEGGI
Posteggi liberi	49		19
Posteggi zona blu	-		-
Posteggi zona blu con contrassegno	0		30
Posteggi a pagamento	-		-
Posteggi invalidi	1		1
<b>TOTALE</b>	<b>50</b>		<b>50</b>

## RONCHINI

SITUAZIONE ATTUALE		SITUAZIONE FUTURA
DESCRIZIONE	NO. POSTEGGI	NO. POSTEGGI
Posteggi liberi	18	12
Posteggi privati	3	3
Posteggi zona blu	-	-
Posteggi zona blu con contrassegno	-	4
Posteggi a pagamento	-	-
Posteggi invalidi	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>19</b>	<b>19</b>



#### 4. Regolamento e ordinanza comunale

Il progetto di nuova gestione dei posteggi sarà accompagnato da un regolamento specifico che verrà sottoposto per approvazione al prossimo Consiglio Comunale; le relative ordinanze saranno emanate dal Municipio.

## 5. Costi

I costi necessari per realizzare le opere come presentate a progetto, ammontano complessivamente a CHF 402'000.00, IVA 7,7% inclusa, ripartiti come segue:

	RIVEO	SOMEO	GIUMAGLIO	COGLIO	LODANO	MAGGIA	MOGHEGNO	AURIGENO	RONCHINI	GLOBALE
OPERE DI PAVIMENTAZIONE	-	-	-	17'385.80	-	-	-	-	-	17'385.90
DEMARCAZIONI	6'040.00	17'250.30	14'815.00	19'895.00	18'130.00	17'705.00	26'770.00	12'240.00	4'100.30	136'945.00
SEGNALI	5'350.00	12'400.30	9'750.00	10'800.00	15'600.00	13'000.00	16'000.00	17'600.00	6'300.30	106'900.00
PALETTI	-	-	-	4'750.00	6'550.00	4'750.00	-	-	-	16'050.00
<b>TOTALE PARZIALE 1</b>	<b>11'390.00</b>	<b>29'650.00</b>	<b>24'565.00</b>	<b>52'630.90</b>	<b>40'280.00</b>	<b>35'455.00</b>	<b>42'870.00</b>	<b>29'840.00</b>	<b>10'400.00</b>	<b>277'280.90</b>
IMPREVISTI (ca. 10%)	1'000.00	3'000.30	2'000.00	5'000.00	4'000.00	4'000.00	4'000.00	3'000.00	1'300.30	27'000.00
ONORARIO FASE ESECUTIVA E DL	1'917.10	4'690.30	4'134.60	8'892.15	6'779.65	5'967.55	7'215.60	5'022.45	1'750.45	46'670.00
ONORARIO PER VERIFICA DOPO 1 ANNO	914.40	2'380.30	1'972.95	4'241.25	3'233.65	2'846.30	3'441.60	2'385.55	834.90	22'260.00
<b>TOTALE PARZIALE 2</b>	<b>15'221.50</b>	<b>40'020.80</b>	<b>32'671.65</b>	<b>70'964.30</b>	<b>54'293.30</b>	<b>48'268.85</b>	<b>57'527.20</b>	<b>40'258.00</b>	<b>13'985.35</b>	<b>373'210.90</b>
IVA 7,7%	1'172.05	3'081.60	2'515.70	5'464.25	4'180.60	3'716.70	4'429.60	3'089.85	1'578.55	28'737.25
ARRONDISAMENTO	106.45	-102.40	-187.35	71.45	26.10	14.45	43.20	142.15	-62.20	51.85
<b>TOTALE</b>	<b>16'500.00</b>	<b>43'000.00</b>	<b>35'000.00</b>	<b>76'500.00</b>	<b>58'500.00</b>	<b>52'000.00</b>	<b>62'000.00</b>	<b>43'500.00</b>	<b>15'000.00</b>	<b>402'000.00</b>

## 6. Tempistiche

Il progetto presentato prevede di intervenire in tutte le sezioni del Comune di Maggia. Se il CC accoglierà la richiesta di credito proposta, il Municipio si chinerà sulle tempistiche di pubblicazione ed esecutive con l'obiettivo di realizzare tutte le opere entro 2-3 anni.

## 7. Conclusioni

Se il legislativo accoglierà la proposta municipale (incarto completo di progetto dello Studio d'ing. Francesco Allievi SA del 31.03.22 composto da planimetrie, relazione tecnica e preventivo), si procederà alla pubblicazione della segnaletica per quanto concerne il progetto di zona 30 e di gestione dei posteggi pubblici e all'approvazione secondo procedura della Legge sulle strade per quel che riguarda le opere costruttive che necessitano di tale procedura.

Dopo l'approvazione di uno specifico Regolamento che sarà sottoposto al legislativo in occasione della prossima seduta, seguirà la pubblicazione dell'Ordinanza municipale specifica relativa alla gestione della zona blu nei vari comparti.

A lavori ultimati, per verificare l'efficacia degli interventi proposti e/o per valutare eventuali correttivi o complementi utili, seguirà un periodo di osservazione sul comportamento degli utenti.

Ricordiamo che a norma di Legge i conteggi del traffico dovranno essere ripetuti al più tardi dopo un anno dall'attuazione delle nuove disposizioni di segnaletica.

Quanto precede rappresenta un ulteriore ed importante tassello pianificatorio e di gestione degli spazi pubblici, in conformità con gli obiettivi comunali in materia di circolazione veicolare, di pianificazione urbanistica e di protezione dell'ambiente.

La documentazione cartacea del progetto è a disposizione all'Ufficio Tecnico Comunale durante le ore di apertura.

**Sulla scorta di quanto sopra esposto, chiediamo pertanto al Consiglio Comunale di voler risolvere:**

1. **E' approvato il concetto di introduzione di zone 30 e la nuova gestione dei posteggi pubblici in tutte le sezioni del Comune di Maggia.**
2. **E' concesso un credito di 402'000.00 a copertura dei costi derivanti dall'introduzione di zone 30 e la nuova gestione dei posteggi pubblici in tutte le sezioni del Comune di Maggia.**
3. **La spesa verrà attivata nel conto di bilancio 1401.020 ed ammortizzata al tasso del 3%.**
4. **Il credito decade se non utilizzato entro due anni dalla data di ratifica da parte del legislativo.**

Con stima e cordialità.

PER IL MUNICIPIO:

Il Sindaco:  
Andrea Sartori



Il Segretario:  
Luca Invernizzi