

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Strade negli abitati: tra la direttiva e il fare c'è di mezzo...la vecchia abitudine?

Correva il 2017 quando il Consigliere di Stato Claudio Zali presentava a un folto pubblico di progettisti e politici le nuove Linee guida cantonali *“Concezione dello spazio stradale all'interno delle località. Dimensionamento, moderazione, arredo e segnaletica.”*

“Le nuove Linee Guida - si legge nella prefazione firmata dal Direttore del DT - 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.”

Dopo anni di discussioni su certi progetti, insomma, che in Ticino sembravano non potersi mai attuare, il DT apriva la porta ad attuazioni interessanti che trovavano spunto anche dagli approfondimenti e prassi già attuati a nord delle Alpi.

La Guida fornisce indicazioni sia per le strade cantonali che per quelle comunali. Viene introdotto in forma definitiva il concetto 50/30 elaborato da UPI, si inseriscono le *“porte urbane”* per definire, anche fisicamente, un “dentro e un fuori”, uno spazio pubblico da vivere ed uno spazio votato a spostamenti più rapidi.

Emerge una nuova attenzione allo spazio pubblico, che viene di fatto inserito anche in progetti strategici, quali le misure dei Programmi di Agglomerato. Uno dei concetti più interessanti introdotti con questo manuale è quello che invita a concepire lo spazio stradale all'interno di una località considerando lo spazio da facciata a facciata e da porta a porta, individuando e ridefinendo i vari elementi funzionali e organizzativi.

Viene messo l'accento sulle necessità d'integrazione della strada in un concetto di riqualificazione generale dello spazio pubblico, che tenga conto del contesto generale e della presenza di utenti sensibili, aspetti che assumono un'importanza rilevante e comprovata rispetto alle pure condizioni di viabilità per i veicoli.

Si promuovono interventi a carattere definitivo con l'utilizzo di materiali di qualità e con una buona durata nel tempo (rispetto a misure transitorie o l'uso di materiali d'arredo di scarsa qualità).

Alla prova dei fatti però, in più di un'occasione (vedi ad esempio il caso di Tegna nel 2020-21, ben noto al primo firmatario dell'interrogazione) tali direttive sembrano non essere state applicate rigorosamente in sede esecutiva, perché da parte di funzionari e tecnici incaricati può tuttora prevalere una scelta di tipo utilitaristico, ad esempio optare per soluzioni semplici che non intralcino il futuro lavoro degli spazzaneve o di manutenzione stradale, scoraggiando pertanto la presenza di profili sporgenti, sopraelevazioni e accorgimenti simili che invece la guida promuove.

Chiediamo dunque al Consiglio di Stato:

1. Che bilancio generale può fare dopo questi primi anni di utilizzo delle nuove direttive?
2. L'Amministrazione che segue, autorizza, organizza la realizzazione e/o manutenzione delle strade è sufficientemente sensibilizzata a privilegiare gli aspetti di convivenza e sicurezza degli utenti non motorizzati, e di inserimento paesaggistico del “costruito stradale” nell'ambiente circostante, rispetto ad un vecchio approccio utilitaristico/efficientistico che privilegia solo la semplificazione del

transito ai veicoli a motore privati e ai servizi di intervento e manutenzione (sgombero neve, pulizia strade, ecc.)?

3. Soluzioni quali le porte d'ingresso (ai sensi delle linee guida), i marciapiedi continui, ecc. vengono promosse attivamente e con sufficiente anticipo presso le autorità locali in occasione della programmazione degli interventi di rifacimento del manto stradale delle strade cantonali negli abitati, in modo che possano venire stimulate, recepite, apprezzate ed eseguite in concomitanza dei lavori di pavimentazione?
4. Potrebbe essere opportuno inserire nelle linee guida anche un capitolo destinato a promuovere, al di fuori del campo stradale primario, la riduzione dei manti bituminosi e l'aumento di alberi e strutture vegetali per piazzali, arredi di moderazione, zone di transizione, marciapiedi quale misura di contenimento del calore urbano nei mesi estivi?
5. Le recenti pubblicazioni in italiano di USTRA "Viabilità pedonale - Strategia di analisi delle criticità e di riqualificazione" e "Mobilità pedonale e spazio pubblico" richiederanno un aggiornamento delle Linee guida cantonali?

Fabrizio Garbani Nerini
Biscossa - Corti - Forini - Ghisletta - Lepori C. -
Lepori D. - Pugno Ghirlanda - Sirica