



messaggio municipale no. 07/2018

Comune di Ascona



Richiesta di un credito di fr. 320'946.— IVA compresa per il completamento della chiusura del traffico della Zona pedonale di Ascona e la gestione automatizzata dei relativi varchi



n. rif. CB/PB
Risoluzione municipale no. 349
Ascona, 21 febbraio 2018

MESSAGGIO NO. 7

del Municipio al Consiglio comunale del Borgo di Ascona concernente il credito di Fr. 320'946.00 (IVA compresa) per il completamento della chiusura al traffico della Zona pedonale di Ascona e la gestione automatizzata dei relativi varchi.

Signor Presidente

Gentili Signore, Egregi Signori,

con il presente messaggio sottoponiamo alla vostra attenzione la richiesta di un credito di **Fr. 320'946.00** (IVA compresa) per il completamento della chiusura al traffico della Zona pedonale di Ascona e la gestione automatizzata dei relativi varchi.

PREMESSA

Il 14 maggio 2009, il Consiglio comunale ha approvato il credito per la regolamentazione dell'accessibilità veicolare del Nucleo storico con il duplice obiettivo di:

- *regolamentare la zona pedonale secondo la sua funzione e le sue caratteristiche insediative, limitando il transito veicolare ai soli aventi diritto;*
- *migliorare la sicurezza generale, non solo di chi fruisce della zona nucleo, ma anche di chi risiede od esercita un'attività.*



Allo scopo di raggiungere questi obiettivi, all'inizio di Via Borgo e all'inizio di Piazza G. Motta, sono quindi stati installati dei paracarri mobili atti ad impedire l'accesso al traffico veicolare non autorizzato. D'altra parte, considerati gli innumerevoli interessi privati di chi vive o lavora all'interno di questa zona, sono state create altrettante eccezioni al divieto generale di circolazione vigente. Tali eccezioni, seppure regolate in maniera relativamente esaustiva e chiara nell'*Ordinanza concernente la regolamentazione della zona pedonale*, all'atto pratico sono di difficile gestione per i motivi che andremo ad elencare in seguito.

È importante segnalare che nel progetto del 2009 sono stati esclusi i mappali accessibili da Via Circonvallazione e da Via Collegio. La necessità ed opportunità di inserire nel perimetro di zona anche i vicoli secondari, sarebbe stata verificata e confermata se del caso solo in un secondo tempo, dopo la messa in esercizio della nuova regolamentazione. Ad oggi tale verifica sembrerebbe non essere mai stata fatta poiché mai resasi necessaria.

SITUAZIONE ATTUALE E PROBLEMI RISCONTRATI

1. Gestione degli accessi

Attualmente l'accesso alla zona pedonale viene gestito in modo non ottimizzato utilizzando essenzialmente gli operatori di Polizia ed il normale sistema di comunicazione costituito dal citofono. Questo comporta un certo costo di gestione legato al fatto che l'addetto al controllo delle entrate è costantemente sollecitato da richieste di entrata e spesso, per poter continuare a far fronte alle altre richieste dello sportello e del centralino, si trova nella situazione di dover attivare l'apertura automatica dei varchi, abbandonandone di fatto il controllo.

Analogamente, fuori degli orari di ufficio, i varchi non possono essere controllati. Ne consegue che, con la modalità automatica inserita, chiunque può accedere semplicemente azionando il citofono.

2. Chiusura del perimetro

L'accesso alla Zona pedonale attraverso paracarri mobili è regolato unicamente da Via Borgo e da Via Circonvallazione. Esistono pertanto alternative non controllate, in particolare Via Collegio e Via delle Cappelle, utilizzabili



da veicoli non autorizzati. La parzialità del dispositivo attuale rende dunque vano l'obiettivo di avere un controllo totale sugli accessi al nucleo pedonalizzato del Borgo ed evitare quindi accessi non autorizzati.

3. Sicurezza della Piazza G. Motta durante le manifestazioni

Durante le manifestazioni che necessitano la chiusura totale al traffico del Lungolago, onde garantire l'accesso agli abitanti di Via Moscia e di Via Borgo, viene predisposto il traffico bidirezionale su quest'ultima strada. Ciò ha come conseguenza l'abbassamento permanente dei paracarri mobili e la completa permeabilità della Zona pedonale fino alla riapertura del Lungolago.

Da ultimo, ma non per ultimo per ordine d'importanza, citiamo i grandi problemi di sicurezza interna che si trovano ad affrontare i paesi dell'Europa occidentale nell'ambito del terrorismo di matrice religiosa. Le principali reti criminali trovano sempre più difficoltà a formare personale specializzato che possa portare a compimento attentati su vasta scala attraverso l'utilizzo di tecnologia ed know-how. Per questo motivo esse fanno leva su così detti "lupi solitari" incitandoli ad azioni spontanee, ma altrettanto efficaci dal punto di vista del fine ultimo di incutere paura. Gli attacchi all'arma bianca e con veicoli a motore sono diventati quindi di triste attualità.

Anche se, al momento, la Svizzera non costituisce un bersaglio principale di queste azioni, il livello di minaccia descritto dal Servizio delle attività informative della Confederazione, rimane elevato. Più attuali e probabili potrebbero peraltro avverarsi fenomeni di emulazione da parte di persone mentalmente instabili.

Alla luce di questi aspetti, nonché della mutata situazione geopolitica degli ultimi anni, riteniamo che il raggiungimento del duplice obiettivo citato nella premessa sia stato solo parzialmente raggiunto.

CONSIDERAZIONI

Ritenuti i motivi sopraelencati, e considerata l'esperienza maturata negli ultimi anni, abbiamo formulato le seguenti considerazioni.



- A. Solo la messa in atto di un controllo degli accessi attivo sulle 24 ore garantirebbe l'auspicata efficacia in termini di sicurezza dei quattro paracarri mobili installati a suo tempo a questo scopo. Ovviamente ne gioverebbe di riflesso anche la fruibilità della zona pedonale per la mobilità lenta (pedoni).
- B. Il personale di polizia deve essere sgravato da un compito di controllo attualmente ingestibile, nella misura in cui le eccezioni di routine possono essere gestite totalmente da apposite automatizzazioni.
- C. Le misure precedenti saranno efficaci unicamente se la chiusura del perimetro della zona pedonale verrà completato, in caso contrario tutti gli sforzi in questo senso verrebbero vanificati.

EVOLUZIONE E NUOVE SOLUZIONI

Per rispondere adeguatamente agli obiettivi fissati nel 2009, che sono comunque attuali e lo rimarranno anche in futuro, si propone, attraverso il completamento della chiusura degli accessi e l'utilizzo di un canale telematico per la gestione dei varchi, di migliorare la gestione delle richieste d'accesso.

A questo proposito citiamo l'esperienza della Città di Lugano che annovera la zona pedonale più grande del Cantone. Al suo interno coesistono un elevato numero di residenze ed attività commerciali, ed il suo accesso è regolato da quindici varchi a comando remoto. Da qualche anno questa zona viene gestita, a piena soddisfazione del gestore, attraverso un impianto automatizzato che permette un controllo relativamente completo degli accessi e di eventuali abusi. Per questo motivo abbiamo ritenuto opportuno analizzare le soluzioni tecniche messe in atto da questo comune in ambito di gestione del traffico, ed abbiamo ritenuto da questa esperienza ciò che poteva essere replicato razionalmente per rispondere ai nostri bisogni. Ci siamo quindi ispirati dall'impianto ed abbiamo individuato le seguenti soluzioni:

- completamento della chiusura della ZP attraverso un paracarro mobile lungo Via Collegio. Chiusura attraverso paracarri fissi nei punti strategici di Vicolo Ghiriglioni, Via Orelli e Vicolo delle Olive;
- sostituzione delle attuali tessere d'accesso con un sistema di lettura a distanza (tag RFID) da incollare come una vignetta autostradale. Questa soluzione permetterà di



automatizzare e regolare tutte le autorizzazioni d'accesso ricorrenti (CC, CP, FM, FS, LA, TX, AM/PC, URG)¹;

- sostituzione delle tessere con un sistema di lettura a distanza attraverso badges RFID trasferibili. Questa soluzione permetterà di automatizzare e regolare le autorizzazioni non ricorrenti dei turisti o visitatori con possibilità di posteggio su area privata (TP). Il numero di badge acquistabile corrisponde al numero di parcheggi privati esistenti. I badge sono trasferibili;
- installazione di un citofono multifunzione ad ogni varco. Il citofono permette di delegare agli alberghi sprovvisti di posteggi (TSP) l'onere di esaminare le richieste d'accesso dei turisti. Il numero di autorizzazioni per le operazioni di check-in/check-out può essere limitato ed eventuali abusi verrebbero in ogni caso protocollati.
- in alternativa all'attivazione remota dei paracarri da parte degli alberghi, è possibile anche gestire l'apertura attraverso codici numerici a validità limitata inseribili da citofono o via telefono cellulare;
- i restanti casi (LU, C, CA, NA) continueranno ad essere regolati attraverso il citofono multifunzione collegato alla nostra centrale 24 ore al giorno.

Si fa notare che i tag e i badge hanno unicamente scopo identificativo. Tutte le autorizzazioni sono regolate dal software interno che verrebbe gestito dalla Polizia comunale. Ciò permette quindi di concedere, revocare o riprogrammare le autorizzazioni in qualsiasi momento, nonché di creare allarmi automatici inerenti eventuali abusi.

Misure di sicurezza durante le grandi manifestazioni

Considerato quanto visto nei precedenti capitoli, proponiamo infine di portare ad un livello definitivo le soluzioni di sbarramento provvisorio messe in atto in concomitanza con grandi manifestazioni del Borgo. Si propone a questo scopo l'installazione di quattro paracarri mobili ad attivazione manuale all'inizio della P.G. Motta, in prossimità dell'intersezione con Via Borgo e Via Moscia. Oltre a proteggere in maniera efficace le attività sul Lungolago da eventuali infiltrazioni non autorizzate di veicoli a motore, questa soluzione garantirà l'accesso permanente al tratto di strada compreso tra Via borgo e Via Moscia in maniera più efficace ed

¹ Per le diverse tipologie di autorizzazione, fare riferimento all'Allegato 1.



estetica rispetto alle transenne o ai vasi di fiori che vengono utilizzati oggi.

Riorganizzazione delle zone di carico e scarico

Attualmente l'accesso e lo stazionamento per operazioni di carico e scarico sul lungolago da parte dei fornitori non è regolamentato. Essendo in vigore un divieto generale di parcheggio in tutta la zona pedonale, le deroghe a questo divieto sono altrettanto generali, ne consegue che i fornitori sostano nelle zone che sembrano loro più idonee. I più gettonati sono ovviamente gli spazi che si vengono a formare tra un precario a l'altro, e a ridosso dei quali sorgono dei commerci la cui visibilità viene pregiudicata giornalmente.

Il completo controllo degli accessi garantito dal nuovo impianto permetterà alla Polizia comunale di indicare, al momento del rilascio delle nuove autorizzazioni, i luoghi specifici di stazionamento in base alla zona da rifornire, andando così a risolvere anche questa annosa problematica.

PROGETTO

Struttura di un Varco

Come già avviene adesso, al centro dei punti principali di accesso, vengono posati dei dissuasori mobili motorizzati predisposti ad impedire l'accesso non regolamentato del transito veicolare, che lasciano invece transitare i titolari di un permesso valido.

Ogni singolo varco è costituito da un totem o colonna equipaggiato con sistema di lettura controllo accessi (Badge / Trasponder), un citofono digitale combinato per diversi tipi di chiamate, una chiave fisica per apertura manuale in caso di emergenza.

Al centro della carreggiata è posato un paracarro mobile / motorizzato che riceve i comandi sia dal controllo accessi sia dal citofono che dalla chiave.

Per la visualizzazione dell'avvenuta apertura / chiusura, il varco è dotato di un semaforo che indica quando è permesso il transito "Verde" e quando è chiuso "Rosso".

Nella colonna del varco è presente una telecamera per la visualizzazione della persona che citofona, e dello stato del



paracarro, rispettivamente del transito del veicolo. Tali riprese possono essere molto utili in caso di danneggiamenti del paracarro stesso, onde risalire al veicolo danneggiante.

Funzioni principali del Varco

- Rilevamento della presenza di un veicolo nell'area di controllo (rilevamento dell'evento).
- Acquisizione digitale delle informazioni tramite tag collegato all'anagrafica utente/veicolo
- Gestione delle informazioni mediante associazione ed autenticazione dei dati relativi al riconoscimento del tag al transito (targa, data ora, luogo, diagnostica generale).
- Controllo automatico dell'autorizzazione all'accesso dell'auto rilevata nella lista delle targhe autorizzate.
- Nel caso in cui i dati del veicolo in transito non siano stati trovati nella lista delle targhe autorizzate, al veicolo sarà inibito l'ingresso.
- Gestione delle configurazioni inviate dal CCV.
- Trasmissione al CCV dei dati di traffico aggregati a fini statistici e della diagnostica del varco.

Funzioni principali del Centro Controllo Varchi (CCV)

- Acquisizione dai varchi dei dati relativi ai transiti.
- Autenticazione delle informazioni delle targhe dei veicoli, dando la possibilità ad utenti autorizzati di visionare / confermare / risolvere eventuali situazioni di indeterminazione.
- Gestione degli archivi storici mediante una base di dati relazionale delle informazioni raccolte suddivise in dati di traffico, potenziali violazioni (immagini di contesto + dati di contesto), diagnostica, liste delle autorizzazioni e configurazioni operative degli apparati.
- Gestione delle informazioni raccolte per la validazione delle stesse da parte di operatori autorizzati tramite applicazione software.
- Acquisizione delle liste delle targhe autorizzate dagli enti



di rilascio permessi e loro gestione (archivio storico e lista bianca attiva).

- Gestione delle informazioni per scopi operativi da parte del personale tecnico autorizzato.
- Trasmissione dei parametri di configurazione ai varchi.
- Gestione (produzione e invio) della reportistica relativa alle varie funzioni del CCV.
- Gestione dei permessi di autorizzazione al transito.
- Produzione delle informazioni da inviare al sistema di elaborazione delle sanzioni (opzionale) secondo specifiche di dettaglio che saranno fornite.
- Gestione operativa dei varchi (attivazione del funzionamento, sospensione del Funzionamento).

Modalità di accesso

L'accesso alla Zona pedonale potrà avvenire nei seguenti modi:

- **Accesso con Badge o Trasponder**

Ogni varco di accesso al centro cittadino è dotato di antenne riceventi i codici di autorizzazione da un tag posizionato nella vettura. Questo tag viene rilevato ad una distanza di 8/ 14 metri (in base al tipo di antenna utilizzata) e se autorizzato, il sistema apre il varco. La centrale del sistema di controllo degli accessi con tag si trova negli spazi della Polizia Comunale, dove si possono inserire, togliere e modificare le autorizzazioni. In caso di una panne al sistema informatico / rete, le diverse antenne continueranno a funzionare autonomamente dato che hanno memorizzato tutte le autorizzazioni sino al momento della panne.

- **Accesso tramite Monitor in Centrale operativa (CEOP)**

Tramite il monitor installato in CEOP sarà possibile identificare l'utente e consentirgli l'accesso al varco. Allo stesso modo è possibile identificare l'utente senza una regolare autorizzazione per avviare, se desiderato, l'iter sanzionatorio

- **Accesso con Citofonia diretta**



Il varco sarà dotato di un citofono a selezione multipla, vale a dire che dispone di un Display e una tastiera numerica, che permette di predisporre nel menu visualizzato l'elenco degli utenti che possono autorizzare il transito. Questo è pensato per gli esercizi pubblici, come ristoranti, alberghi ecc., che ricevono dal varco una chiamata telefonica per la verifica del soggetto al varco e ne autorizzano l'apertura. È anche possibile utilizzare la tastiera numerica per aprire il varco direttamente con un numero PIN.

- **Accesso con Citofonia selettiva**

Per rendere semplice l'accesso per gli utenti saltuari viene anche predisposto un pulsante di chiamata con la dicitura esplicita "Polizia comunale", che permette di raggiungere gli uffici della Polizia e richiedere l'accesso 24 ore u 24.

- **Accesso con chiave e blocco varco**

Sarà presente sul varco anche un interruttore/pulsante a chiave che permette di aprire il varco una singola volta o di metterlo in stato di blocco aperto in caso di emergenza.

OPERE DI SOTTOSTRUTTURA

Il progetto considera tutte le opere di sottostruttura e di ripristino necessarie per la corretta posa e messa in servizio dei dissuasori, e degli impianti complementari, ed in particolare:

- la rimozione dell'attuale pavimentazione in asfalto o pietra naturale, lo scavo delle fosse per la posa dei singoli basamenti dei paracarri, delle colonne di comando e del sostegno videocamere, incluso il ripristino della pavimentazione come allo stato attuale;
- la rimozione dell'attuale pavimentazione in asfalto o pietra naturale, la posa delle pedane di detenzione e di sicurezza, incluso il ripristino della pavimentazione come allo stato attuale;
- l'allacciamento elettrico di tutte le componenti del progetto (paracarri, colonna di comando, impianto di videosorveglianza); lo stesso è garantito dalla posa di tubi e cablaggi e dal loro collegamento con la rete di alimentazione attuale, incluso scavo, rimozione e ripristino della pavimentazione attuale; queste opere saranno eseguite con la collaborazione dell'Azienda elettrica comunale;

Dicastero Polizia

Dicastero Edilizia Pubblica



- la posa di eventuali armadietti di comando ed alimentazione elettrica, secondo le necessità di progetto, incluso scavo, rimozione e ripristino della pavimentazione attuale; queste opere saranno eseguite con la collaborazione dell'Azienda elettrica comunale.

SEGNALETICA

Il progetto è completato dalla nuova segnaletica verticale, necessaria, oltre che la segnalazione della presenza dei dissuasori e per la gestione del traffico veicolare in entrata dalla zona soggetta a regolamentazione, anche per il mascheramento delle antenne in maniera tale da non influire negativamente sull'aspetto estetico del progetto (Allegato 2).

DETTAGLI DEL FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA

- I detentori di un'autorizzazione non devono fare alcuna azione per farsi rilevare; basta che siano in possesso del proprio "tag personale".
- Al passaggio nelle aree controllate, il sistema registra automaticamente il transito e gestisce l'eventuale autorizzazione di accesso all'area (apertura cancello, barriera automezzi, porta, ecc.).
- L'autoveicolo può essere individuato a una distanza di 6/8 metri oppure 12/15 metri a seconda del tipo di antenna installata.
- L'installazione delle antenne è senza impatto visivo se posizionata dietro o dentro un pannello non metallico, in varie angolazioni e/o posizioni.
- Ogni transito viene memorizzato e può generare degli allarmi locali o centralizzati.
- Anche più veicoli che attraversano contemporaneamente il varco vengono rilevati.

Funzioni accessorie offerte dal sistema:



Il sistema di tracciamento su PC consente anche di ottenere una serie di funzionalità accessorie, quali:

- rivedere eventuali allarmi segnalati, anche a distanza di tempo;
- monitorare il percorso di un veicolo, e calcolare il tempo trascorso in varie aree;
- richiedere la lista storica dei transiti ed esportare i dati storici.

Tag per veicolo a lungo raggio



Il dispositivo proposto è una vignetta con riconoscimento (Tag) a lungo raggio per veicolo con identificativo unico utilizzato per l'identificazione del veicolo stesso.

Il dispositivo è stato progettato per essere installato all'interno dell'autoveicolo; può essere individuato a una distanza di oltre 10 metri dall'antenna standard non appena entra nella zona lettura.

Il TAG è Read / Only programmato in fabbrica con un unico codice di sicurezza specifico del cliente.

Lettores Di Transito UHF



Molti sistemi di monitoraggio e controllo richiedono prestazioni di alto livello per applicazioni in sicurezza, affidabilità e convenienza. Il Lettore di Transito è un apparato per sistemi di identificazione a lungo raggio e comunica con un'ampia gamma di tag in grado di operare in tutte le condizioni ambientali.

Il sistema è basato sulla tecnologia **UHF 868 MH** e consente l'identificazione di tag a distanze fino a 15 mt in condizioni ottimali, anche con passaggi ad elevata velocità fino a 200Km/h. L'apparato usa la tecnologia di retro riflessione modulata che consente al tag di riflettere il proprio codice sulla portante del lettore.

Per ridurre l'influenza delle riflessioni non desiderate viene utilizzata la polarizzazione circolare che permette un libero orientamento del Tag. La maggior parte dei materiali non metallici può essere attraversata dalle microonde e anche grosse quantità di sporcizia, pioggia, neve e ghiaccio non alterano le prestazioni.

I Tag possono essere installati su superfici metalliche o su magneti. Il lettore di transito può lavorare con frequenze



diverse tra loro, selezionate dalla fabbrica, consentendo di operare con più lettori nello stesso ambiente.

Software Controllo Accessi

Il sistema controllo accessi per la gestione dei transiti nella Zona pedonale verrà gestito da uno specifico software.

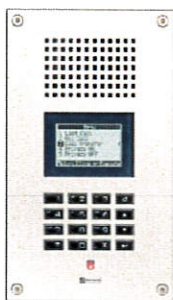
Tale software dispone di tutte le funzionalità necessarie per regolamentare, controllare e rendicontare i transiti nella Zona pedonale, con l'applicazione di tutte le regole riportate nella/e Ordinanze Municipali.

Il nuovo modulo software è realizzato in modo personalizzato per rispondere alle esigenze specifiche della gestione delle Zone pedonali; in particolare per:

- gestire gli aspetti contabili ed amministrativi specifici per la Zona pedonale;
- realizzare un'interfaccia utente in ambiente web in linea con lo stile grafico già in uso presso la Polizia;
- integrare i dati anagrafici e contabili con la basi dati esistenti (realizzazione web service e servizi di sincronizzazione automatica).

Citofonia

Citofono murale per Varco



Per questo progetto si prevede di utilizzare un citofono digitale IP anti vandalismo con una tastiera numerica completa e un display LCD retroilluminato. Questa scelta è dovuta alla richiesta di poter offrire la possibilità agli utenti non in possesso di un'autorizzazione ufficiale, come gli utenti degli alberghi, negozi ecc., chiamando direttamente dal citofono via centrale telefonica l'esercizio desiderato, facendoli conversare direttamente e se ritenuto idoneo l'apertura del varco. Questo permette

di sgravare il Comando di Polizia dalle continue chiamate non di loro diretta competenza.

In aggiunta vi sarà anche un tasto dedicato per la chiamata esplicita e diretta al comando di polizia, il quale in caso di assenza ha la facoltà di deviare la chiamata sul cellulare della pattuglia.

Per ovviare ad eventuali interruzioni di comunicazione nella rete informatica del Borgo abbiamo inserito un interruttore a chiave che permette di aprire e chiudere il varco in modalità locale.



Al di sopra del citofono viene montata una telecamera digitale per la visione della persona presente al Varco. L'immagine viene direttamente visualizzata sulla stazione da tavolo presente in Comando di Polizia. Questa immagine NON viene però messa a disposizione degli esercizi presenti nel Borgo.



Le immagini video sono anche liberamente integrabili nel sistema di videosorveglianza esistente.

Citofono da tavolo per Comando Polizia



In Centrale di Polizia vengono messi 2 nuovi Citofoni da tavolo "Touch Screen". Questo citofono permette di creare liberamente la schermata di utilizzo preferita, nel nostro caso vi saranno dei pulsanti e riquadri di visualizzazione per chiamare direttamente i

Varchi e di vedere lo stato degli stessi. Vale a dire che riproduciamo lo stato reale del cippo e il semaforo, con l'aggiunta della segnalazione del blocco varco con chiave locale e un'indicazione di errore o guasto.

Quando arriva una chiamata la schermata principale viene sormontata dalla schermata di chiamata con le specifiche del chiamante e la visualizzazione diretta dell'immagine video. Al termine della conversazione ritorna in stato di riposo con la schermata principale.

Collegamento Telefonico:

All'interno del citofono sarà inserita una licenza SIP/VoIP con 2 canali di comunicazione. Questo collegamento è direttamente connesso con la centrale telefonica VoIP esistente tramite la rete informatica LAN.

Il collegamento telefonico permette anche di chiamare da esterno (cellulare) un varco.

PREVENTIVO DEI COSTI

Il preventivo dei costi deve essere inteso con un margine +/- 10%, aggiornato a febbraio 2018, IVA e opere impreviste incluse; esso è comprensivo delle prestazioni tecniche di progetto e di Direzione lavori, come pure dei costi relativi all'esecuzione delle opere, ed alla fornitura e posa delle installazioni tecniche e della segnaletica.

	VIA BORGO (CHF)	P.G. MOTTA (CHF)	VIA COLLEGIO (CHF)	GENERALE (CHF)	TOTALE INTERVENTO (CHF)
OPERE EDILI DI CAPOMASTRO		15'000.00	35'000.00		50'000.00

Dicastero Polizia

Dicastero Edilizia Pubblica



SEGNALETICA VERTICALE	16'000.00	8'000.00	8'000.00		32'000.00
PARACARRI MOBILI E COLONNINE	11'500.00	30'500.00	25'500.00		67'500.00
CITOFONIA E CONTROLLO	16'000.00	16'000.00	16'000.00		48'000.00
GESTIONE ACCESSI				19'000.00	19'000.00
IMPIANTO FIBRA OTTICA				5'000.00	5'000.00
IMPREVISTI (CA. 10%)				20'000.00	20'000.00
ONORARI				56'500.00	56'500.00
TOTALE (IVA ESCLUSA)	43'500.00	69'500.00	84'500.00	100'500.00	298'000.00
TOTALE GENERALE					320'946.00

Rileviamo che questo sistema comporta dei costi annuali di manutenzione del sistema di gestione varchi così calcolati:

Contratti di assistenza e manutenzione	(CHF)
SISTEMA DI CITOFINIA ED INTERFONI	6'500.00
SISTEMA GESTIONE VARCHI	6'000.00
Totale	12'500.00

Benché tali costi siano relativamente alti, il nuovo sistema permetterà di ripristinare la totale funzionalità dei varchi sulle 24 ore senza dover aumentare il personale amministrativo. Ciò che comporta un evidente risparmio per il Comune ritenuto come il costo per l'assunzione di nuovo personale sarebbe senz'altro più elevato. Rileviamo inoltre che, ritenuto che in caso di accoglimento del credito gli interventi verranno eseguiti nel corso dell'autunno 2018 e saranno attivi dal 01.01.2019, i costi di gestione corrente verrebbero inseriti a preventivo 2019. Non si rende quindi necessario un aggiornamento del preventivo 2018.



ASPETTI PROCEDURALI E FORMALI

Preavviso commissionale: l'esame del Messaggio compete alla Commissione della gestione e edilizia.

Referendum facoltativo: la decisione del Consiglio comunale sottostà al referendum facoltativo (art. 75 LOC).

Quoziente di voto: per l'approvazione del dispositivo di deliberazione è necessario il voto della maggioranza assoluta dei membri del Consiglio comunale corrispondente ad almeno 18 adesioni. (art. 61 cpv 2 LOC).

PROPOSTA DI DECISIONE:

Fatte queste considerazioni e restando a vostra disposizione per ulteriori informazioni e chiarimenti, vi invitiamo a voler deliberare:

1. E' approvato il progetto di completamento della chiusura al traffico della Zona pedonale di Ascona e la gestione automatizzata dei relativi varchi.
2. Al Municipio è concesso il credito d'investimento di Fr. 320'946.00 (IVA compresa) per il completamento della chiusura al traffico della Zona pedonale di Ascona e la gestione automatizzata dei relativi varchi.
3. Il credito concesso decade se non utilizzato entro il 31 dicembre 2019.

Per il Municipio:

Il Sindaco:

Dr. Med. Luca Pissoglio



La Segretaria:

Avv. Paola Bernasconi

Allegati:

1. Tipi di autorizzazione
2. Integrazione nella segnaletica

**Allegato 1**

Tipi di autorizzazione definiti dall'attuale ordinanza

CC	Confinanti senza parcheggio
CP	Confinanti con parcheggio
FM	Fornitori in genere
FS	Fornitori speciali
LA	Lavori diversi (cantieri)
TX	Taxi con attività nel Comune
AM/PC/ URG	Enti di primo intervento
TP	Turista senza parcheggio
TSP	Turista con parcheggio
LU	Lavori o forniture urgenti
C	Cerimonie
CA	Casi particolari (invalidi / aiuto dom.)
NA	Natanti



Allegato 2

Esempio di integrazione in pannello segnaletica



Il pannello è stato progettato nel rispetto dello standard architettonico definito per l'arredo urbano circostante.

All'interno del pannello, costruito in vetroresina per evitare interferenze dovute a costruzioni metalliche, sono alloggiate le antenne UHF e i rispettivi readers.

Nella parte bassa della colonnina realizzata in acciaio inox satinato sono installati gli altri componenti del sistema.