



Messaggio municipale 09/2020

Richiesta di un credito di CHF 447'000.00 per la riorganizzazione viaria in Via Sasso Corbaro

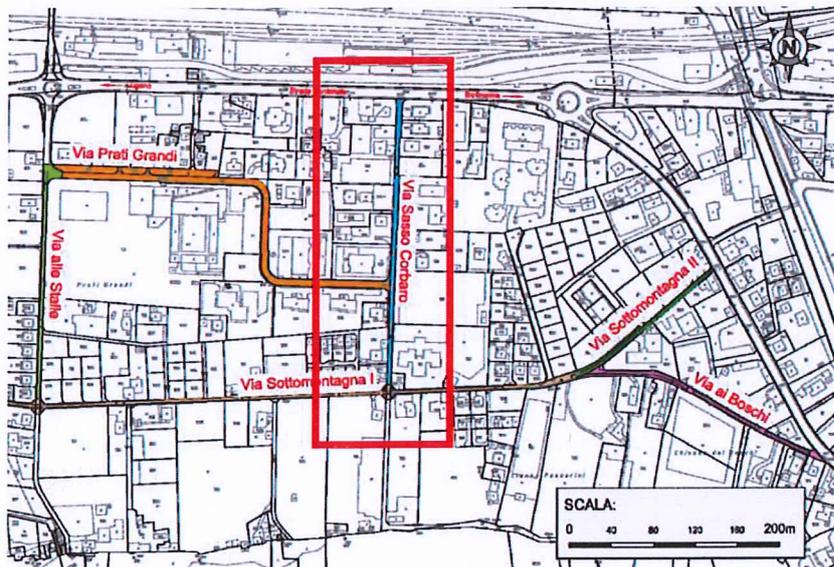
Signora Presidente e Consiglieri comunali,

la richiesta di credito che vi viene sottoposta permetterà di riorganizzare la Via Sasso Corbaro riprendendo lo stesso concetto del comparto Sottomontagna e completandolo, come già previsto con lo studio dell'assetto viario (del 17 agosto 2005) e il Progetto interventi di moderazione del traffico per l'introduzione della zona 30 (del 29 gennaio 2008).

Premessa

Il progetto definitivo per la Via Sasso Corbaro è stato commissionato nel 2014. A causa dell'inizio di numerosi importanti cantieri da parte di privati su questa via, il Municipio ha risolto di posticipare gli interventi al fine di dare il tempo necessario per ultimare gli stessi, in modo tale da non compromettere sia i lavori dei privati come pure l'opera pubblica.

L'Esecutivo comunale, prima di sottoporvi la seguente richiesta di credito, ha eseguito delle ulteriori verifiche al fine di poter ottimizzare il progetto per contenere i costi e ha valutato se vi era la possibilità di procedere con un progetto senza eseguire gli espropri. Esperite le verifiche, per una questione di coerenza come pure di sicurezza, si è optato di procedere secondo quanto vi verrà presentato nel seguente messaggio.



Situazione attuale

La strada attuale ha uno sviluppo di ca. 275 ml ed un calibro variabile da ca. 3,20 m fino a 5,15 m ed è compresa tra l'incrocio con Via Sottomontagna e l'incrocio con Via Stazione.

La pavimentazione, costituita da conglomerato bituminoso, allo stato attuale presenta un avanzato stato di degrado; sono infatti presenti diffuse ormaie e fessure.

Non sono presenti marciapiedi o piste ciclabili ad eccezione di un piccolo tratto in corrispondenza dell'intersezione con Via Prati Grandi. Lungo la strada sono presenti accessi veicolari privati. Venti metri prima dell'intersezione con Via Sottomontagna è presente un intervento di moderazione del traffico, costituito da un innalzamento di carreggiata, avente la funzione di indurre una riduzione della velocità prima dell'incrocio a raso.

Le infrastrutture esistenti interrato concernono le canalizzazioni di acque chiare – luride, l'acquedotto comunale, la rete televisiva via cavo (Cablecom), la rete telefonica (Swisscom), la rete di alimentazione elettrica (AMB) e la condotta del gas metano (Metanord). L'evacuazione delle acque avviene tramite raccolta in caditoie e immissione nella canalizzazione acque chiare. Sulla tratta è presente un impianto di illuminazione.

Nuovo progetto

La concezione del progetto rispecchia quanto previsto nel progetto definitivo del 2005, con l'aggiunta dell'introduzione della zona 30 del gennaio 2008, e in particolare:

- calibro stradale minimo di 4,50 m, da ripartire tra i veicoli a motore (3,30 m) e pedoni (1,20 m);
- inserimento di una fascia colorata laterale lungo il bordo stradale destinato allo spazio pedonale;
- eliminazione del dosso esistente;
- rifacimento completo della pavimentazione;
- ottimizzazione impianto di illuminazione secondo progetto AMB;
- messa a norma della zona di protezione S3 (mediante raccolta ed evacuazione acque di piattaforma stradale);
- rifacimento del solo strato d'usura di 120 m di Via Prati Grandi dall'intersezione con Via Sasso Corbaro.

Calibro stradale

Alla base della definizione del nuovo calibro stradale è stato eseguito uno studio del traffico rivolto alla stima del traffico potenziale previsto in Via Sasso Corbaro e l'influenza che potrà avere in base alla funzione stradale prevista.

L'analisi si è basata sulle unità abitative situate su Via Sasso Corbaro e alle altre facenti capo a tale via; da queste analisi è stato stimato il traffico indotto determinante, il traffico giornaliero e il traffico orario. Da tali studi è emerso che per Via Sasso Corbaro possono essere previsti da ca. 95 a ca. 140 movimenti/ora.

Secondo la normativa vigente in base ai flussi di traffico individuati, Via Sasso Corbaro rientra nella categoria delle strade di accesso (150 unità abitative e fino a 100 movimenti/ora) mentre in base alla stima del traffico determinante si trova al limite tra una strada di accesso e una strada di servizio di quartiere (300 unità abitative e fino a 150 movimenti/ora). A seconda della categoria scelta il calibro stradale varia; nel caso specifico è stata eseguita una valutazione ponderata che ha portato alla definizione di un calibro stradale pari a 4,50 m, da ripartire tra i veicoli a motore (3,30 m) e pedoni (1,20 m).

Lo spazio pedonale è stato previsto con una fascia colorata laterale già presente sulle altre strade del quartiere.

I tratti di strada esistenti con larghezza maggiore di 4,50 m rimangono invariati. Verrà unicamente inserita la fascia laterale colorata; saranno previsti espropri solamente laddove tale calibro stradale non risulti soddisfatto.

Il rialzamento della carreggiata esistente presente 20 m circa prima dell'intersezione con via Sottomontagna verrà eliminato.

Evacuazione delle acque

Il numero di caditoie è sufficiente per garantire un adeguato sistema di esaurimento delle acque dal campo stradale. Nel settore di strada in cui è previsto l'allargamento della carreggiata, sono previste delle nuove caditoie di progetto (posizionate all'estremità del nuovo ciglio stradale) in sostituzione di quelle esistenti che verranno demolite. Le nuove caditoie di progetto verranno collegate alla canalizzazione. Via Sasso Corbaro per i primi 60 m ricade in zona di protezione S3 per la quale occorre porre particolare attenzione sul tema raccolta acque ed eventuali sversamenti di sostanze potenzialmente pericolosi per la falda. A tal proposito sono stati previsti cordoli rialzati o muretti porta recinzione con lo scopo di contenere e raccogliere le acque.

Impianto illuminazione pubblica

L'Azienda multiservizi Bellinzona, su incarico del Comune di Cadenazzo, ha eseguito uno studio sull'impianto dell'illuminazione esistente. Tale studio ha portato alla decisione di rifare completamente l'impianto sul lato est (lato fascia pedonale). Si tratta della posa di un nuovo portacavi e di nuove fondazioni per i candelabri. In tal modo si assicura un'illuminazione ottimale per la sicurezza dei pedoni. La posa di nuovi tracciati cavi consente di evitare d'intervenire sull'impianto esistente, con il forte rischio di trovarlo in cattive condizioni. Il nuovo impianto unitamente al progetto consente di garantire sicurezza, comfort e durabilità. La nuova illuminazione pubblica verrà eseguita a tecnologia LED. Per la stessa l'importo verrà prelevato dal fondo per le energie rinnovabili (FER) e il costo ammonta a circa CHF 26'000,00.

Infrastrutture

Dal rilievo eseguito lungo Via Sasso Corbaro e dai dati a disposizione si sono potute individuare le seguenti infrastrutture presenti sulla tratta oggetto d'intervento:

- canalizzazione acque luride: nessun intervento previsto;
- canalizzazione acque chiare: raccordi con nuove caditoie;
- acquedotto comunale: nessun intervento previsto;
- rete televisiva: nessun intervento previsto;
- rete telefonica: nessun intervento previsto;
- rete di illuminazione pubblica: modifica impianto secondo progetto AMB.

Non eseguendo modifiche altimetriche sulla tratta ma soltanto allargamenti puntuali della carreggiata, non sono previsti interventi sulle infrastrutture esistenti ad eccezione dell'inserimento di alcune caditoie supplementari per la raccolta delle acque.

Pavimentazione

La pavimentazione esistente su Via Sasso Corbaro è in conglomerato bituminoso. L'eventuale ammorsamento della nuova pavimentazione, necessario per l'allargamento della sezione tipo, la demolizione del dosso esistente, la posa delle nuove caditoie con il relativo collettore, la ridefinizione della corretta pendenza trasversale unitamente alle condizioni esistenti della pavimentazione molto degradate, hanno comportato la decisione di sostituire completamente la sovrastruttura stradale. In funzione del TGM (<10'000) e della classe di traffico (T2 leggero) si è deciso per uno spessore totale pari a 10 cm composto da 3 cm di AC 8 e 7 cm di AC T 22 (S).

Per quanto riguarda Via Prati Grandi, perpendicolare a Via Sasso Corbaro si è previsto il rifacimento del solo strato di usura mediante posa di AC 8 per uno spessore di 3 cm.

Espropri

La definizione del calibro stradale di Via Sasso Corbaro è stato oggetto di tre varianti di studio; le prime due prevedevano l'inserimento di un flesso nel tracciato orizzontale per ridurre gli espropri definitivi e la terza, prescelta, consente un tracciato continuo e lineare, ma con un esproprio maggiore.

L'esproprio è previsto sul lato destro del tracciato da Via Sottomontagna verso Via Stazione. Oltre agli espropri necessari per garantire un calibro stradale minimo di 4,50 m si è espropriata un'ulteriore fascia di 50 cm per consentire l'inserimento dell'impianto di illuminazione ed evitare che i candelabri e le relative fondazioni intralciassero e restringessero la fascia colorata destinata ai pedoni.

Vi è la necessità oltre all'esproprio definitivo precedentemente descritto, di una fascia da espropriare temporaneamente, di larghezza 1 m, necessaria durante l'esecuzione dei lavori.

Accordi con i privati

Con tutti i proprietari toccati da misure di esproprio per l'allargamento stradale, si è raggiunto l'accordo della cessione gratuita dello scorporo di superficie necessaria; in contropartita la porzione di terreno dedicata all'allargamento stradale viene computata nel calcolo degli indici in ossequio all'art. 38 cpv. 2 della Legge edilizia cantonale del 13 marzo 1991.

Tale soluzione ha portato a una riduzione dei costi d'investimento.

Gestione di cantiere

Visto l'insediamento residenziale in cui si trova Via Sasso Corbaro, la soluzione più interessante è quella di prevedere la suddivisione della tratta in tre fasi di lunghezza ca. 80 - 90 ml. Durante l'esecuzione dei lavori per ogni singola fase la strada rimarrà interrotta al traffico veicolare e gli accessi alle singole proprietà resteranno accessibili unicamente per i pedoni. Per i confinanti disturbati dalla chiusura della strada dovranno essere garantiti dei posteggi alternativi nelle vicinanze. La durata dei lavori per ogni singola fase è di ca. 2 mesi.

Per la gestione del traffico veicolare gli accessi ai sedimi privati saranno garantiti per il fine settimana.

Preventivo dei costi

La stima dei costi degli interventi è stata fatta con un livello di precisione di +/-10 %. Nei costi sono compresi:

Descrizione	Costi (CHF)
Lavori	268'437.18
Impianto di cantiere	24'403.38
Costi del progetto e direzione lavori	43'926.08
Totale	336'766.64
Imprevisti (10%)	33'676.66
Totale generale	370'443.30
IVA (7.7%)	28'524.15
Totale generale (incl. IVA)	398'967.45
Illuminazione pubblica	26'000.00
Spese notarili	10'000.00
Spese geometra revisore	12'000.00
Totale (incl. IVA)	446'967.45

Contributi di miglioria

Quando il Municipio sottopone al Legislativo una richiesta di credito per l'esecuzione di opere pubbliche deve segnatamente porsi, come è il caso in specie, anche il quesito se l'opera procura vantaggi particolari ai sensi dell'art. 1 cpv. 1 LCM.

A tale riguardo abbiamo chiesto uno specifico parere specialistico.

Dalle conclusioni si evince che la maggior parte delle opere sono da considerarsi di manutenzione. La pavimentazione esistente necessita di manutenzione, l'illuminazione pubblica è esistente e pure essa necessita di manutenzione e la zona a 30 km/h è già in vigore.

Le uniche parti d'opera computabili per il prelievo dei contributi di miglioria sono i seguenti:

- gli espropri che permettono l'allargamento della strada: CHF 0.00;
- la demolizione e la ricostruzione dei manufatti privati che permettono l'allargamento della strada nei punti necessari: CHF 32'800.00;
- strati di fondazione, fosse di scavo e movimenti di terra e pavimentazione limitata solo alla parte dell'allargamento della carreggiata: CHF 55'800.00;
- la demarcazione della striscia pedonale: CHF 5'170.00.

Pertanto un importo complessivo di CHF 93'770.00 delle opere è da considerare come miglioria.

Per tale importo considerando di applicare una percentuale del 30% di prelievo dei contributi di miglioria, percentuale adottata nel 2006 per il comparto Sottomontagna; l'importo dei contributi prelevati ammonterebbe a CHF 28'130.00.

Da notare che per il comparto Sottomontagna la situazione a suo tempo era diversa da quella odierna. La carreggiata era più stretta e la pavimentazione era in lastre di calcestruzzo. Non era presente nemmeno un sistema di smaltimento delle acque meteoriche.

Considerando i costi che la procedura da applicare per il prelievo dei contributi, con una nota d'onorario stimata a CHF 10'000.00, oltre alle spese della procedura (pubblicazioni, intimazione, ecc.), il Municipio propone di non procedere con il prelievo.

Piano finanziario

Il Piano delle opere annesso al Preventivo 2020 dell'Amministrazione comunale prevede tale opera nell'anno 2020, per un importo di CHF 360'000.00.

Conclusione

L'Esecutivo comunale, tenuto conto delle considerazioni espresse sopra, vi invita a voler risolvere:

1. Al Municipio è concesso un credito complessivo di CHF 447'000.00 per la riorganizzazione viaria in Via Sasso Corbaro;
2. Al Municipio è autorizzato a non prelevare i contributi di miglioria;
3. Ai sensi dell'art. 13 cpv. 3 LOC, è fissato il termine di due anni entro il quale il credito, se non utilizzato, decade.

PER IL MUNICIPIO
IL SINDACO
IL SEGRETARIO

Marco Bertoli



Moreno Mocettini

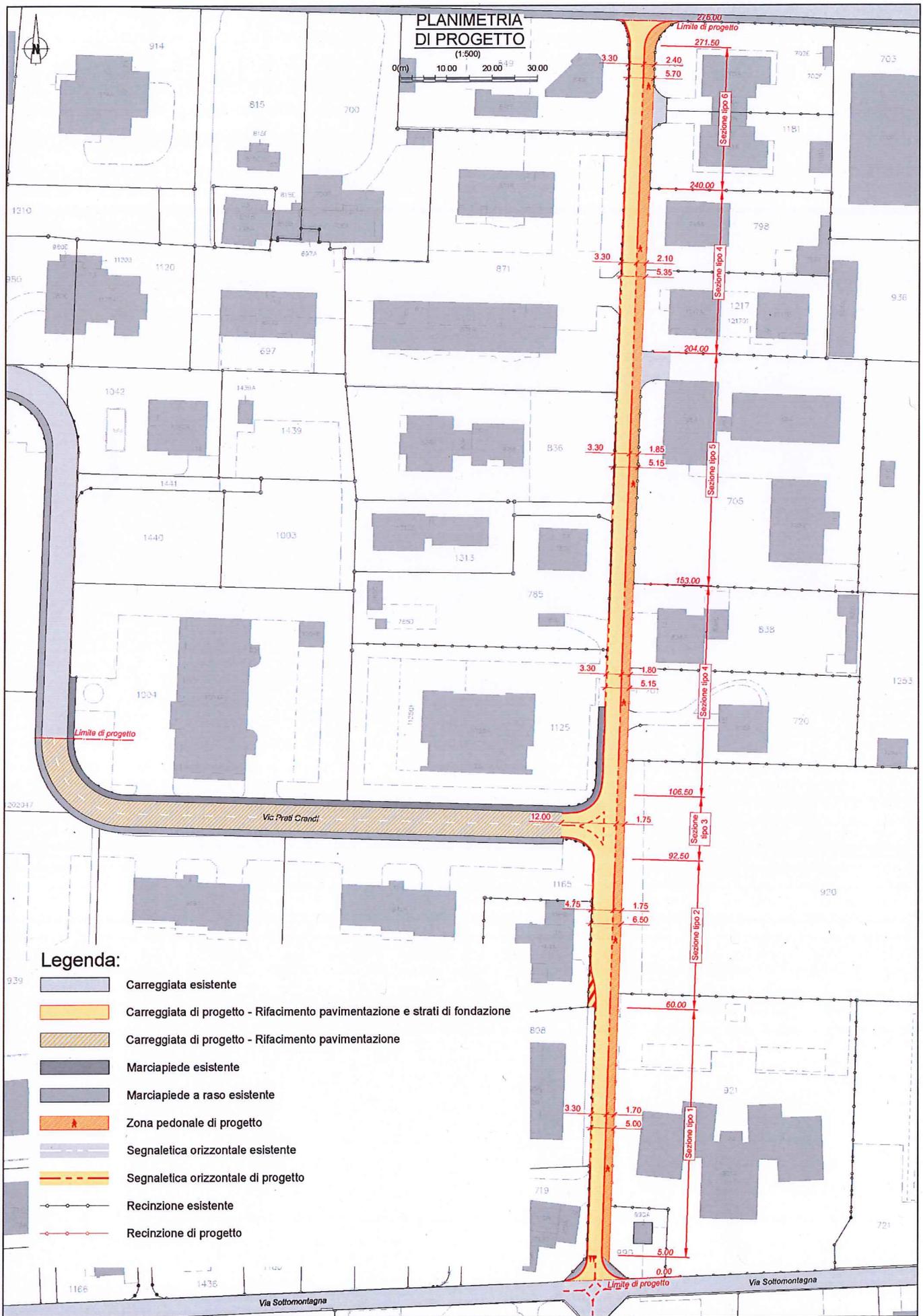
Allegati:

Estratto piani di progetto

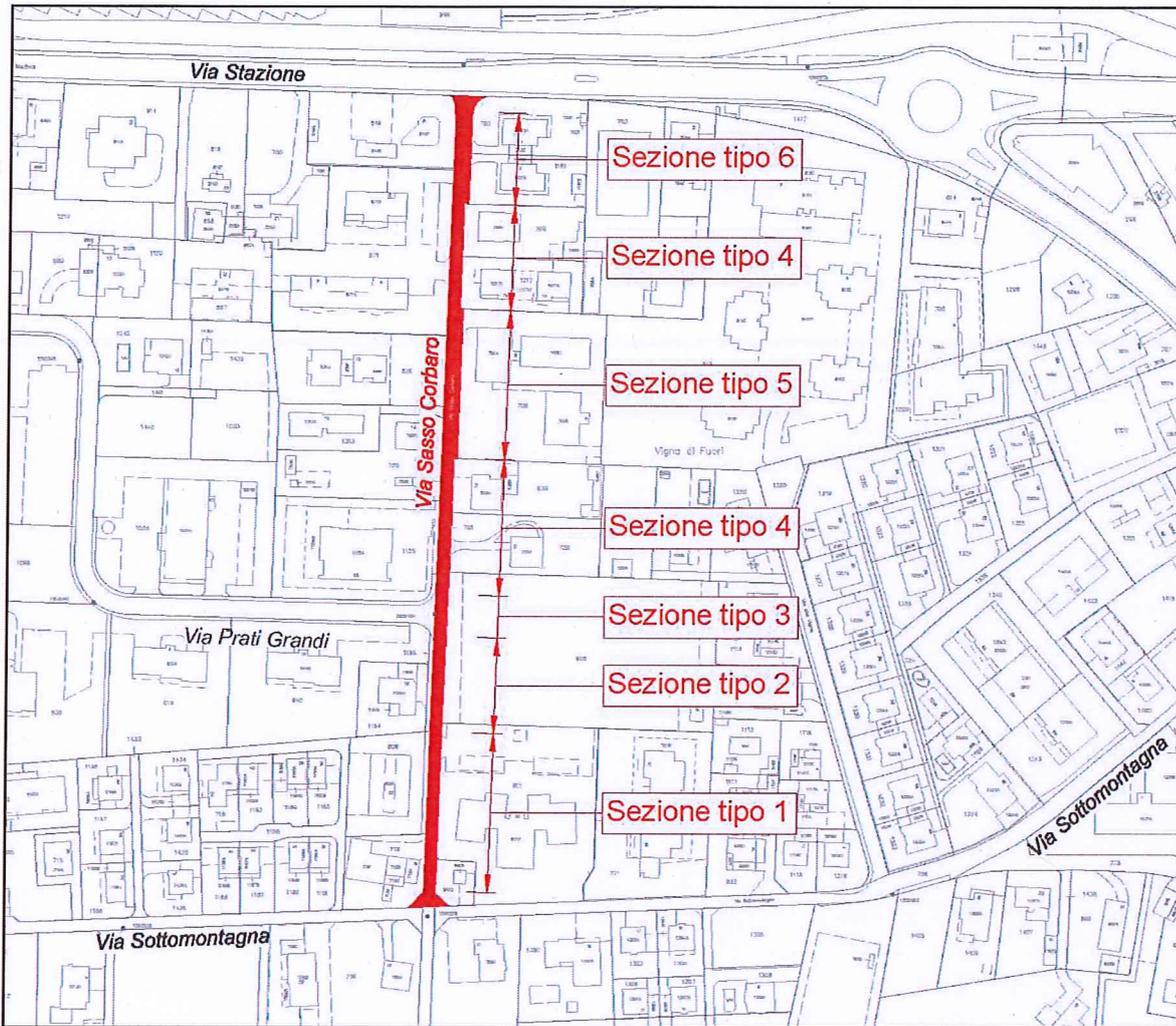
Preavviso commissionale

L'esame del presente messaggio compete alla Commissione della gestione e alla Commissione edilizia ed opere pubbliche.

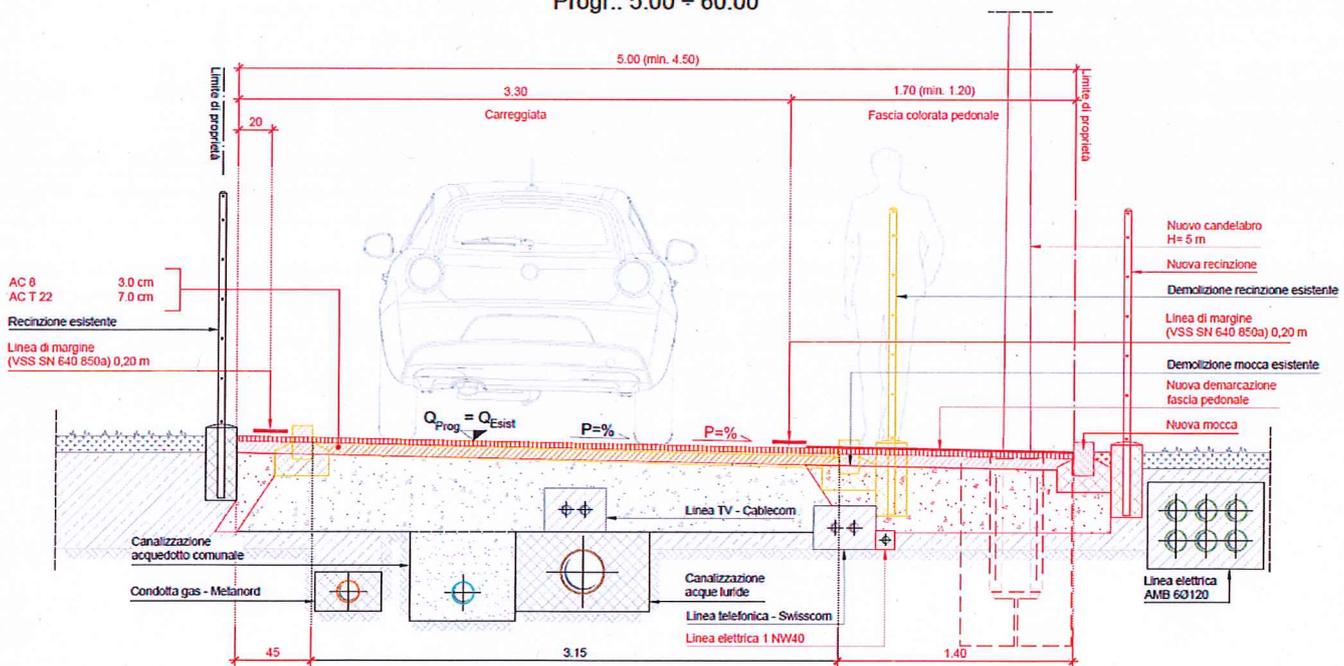
Municipale responsabile: Renaud Gilles



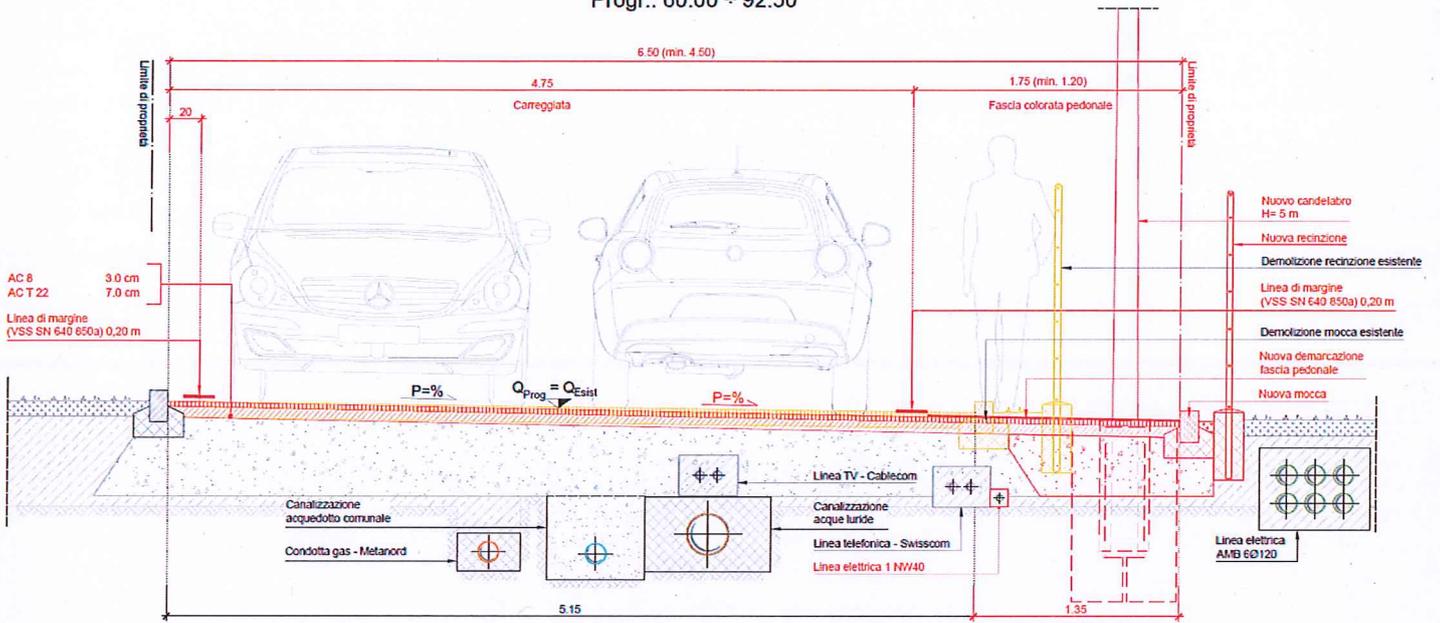
Inquadramento generale:



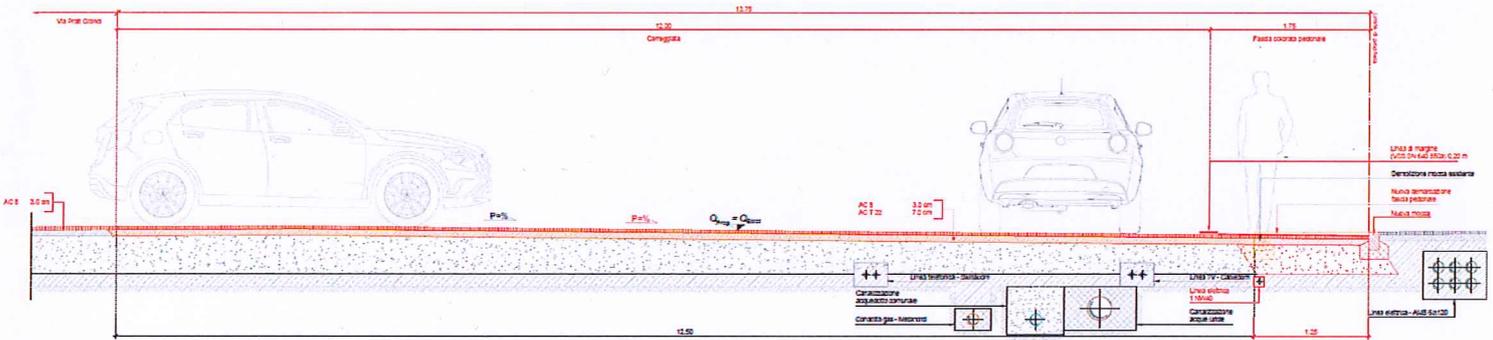
SEZIONE TIPO 1 Progr.: 5.00 ÷ 60.00



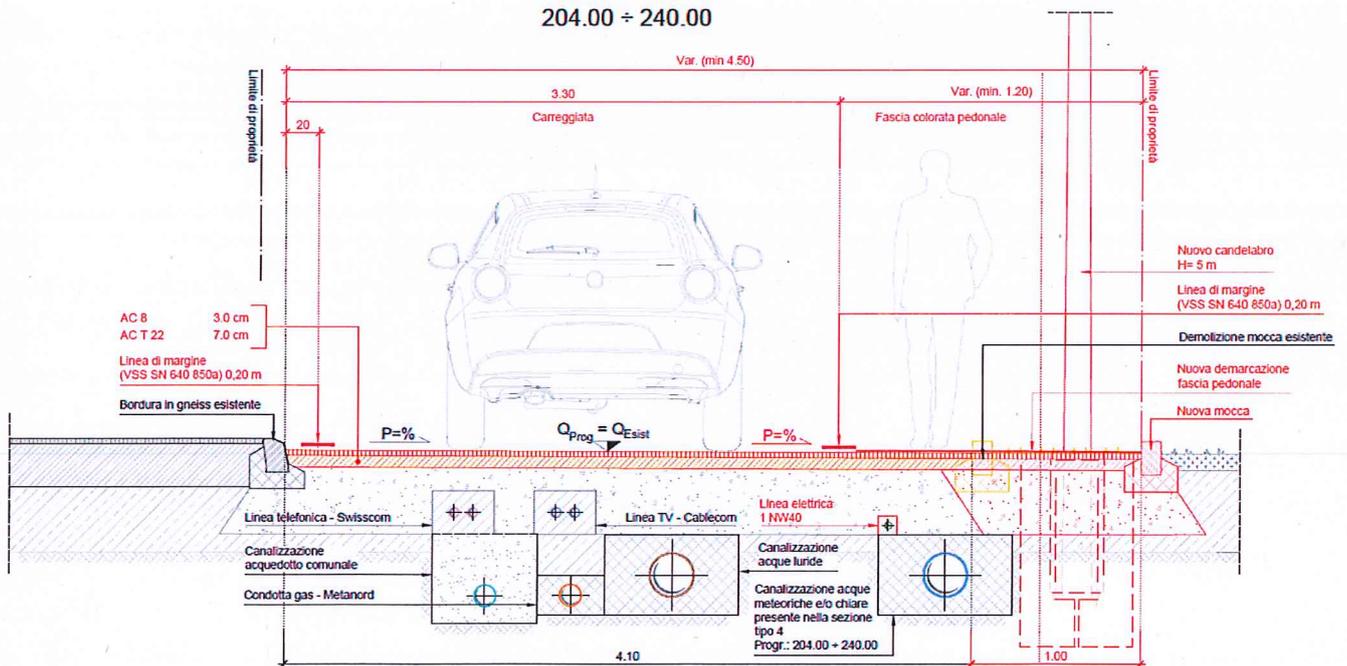
SEZIONE TIPO 2
 Progr.: 60.00 ÷ 92.50



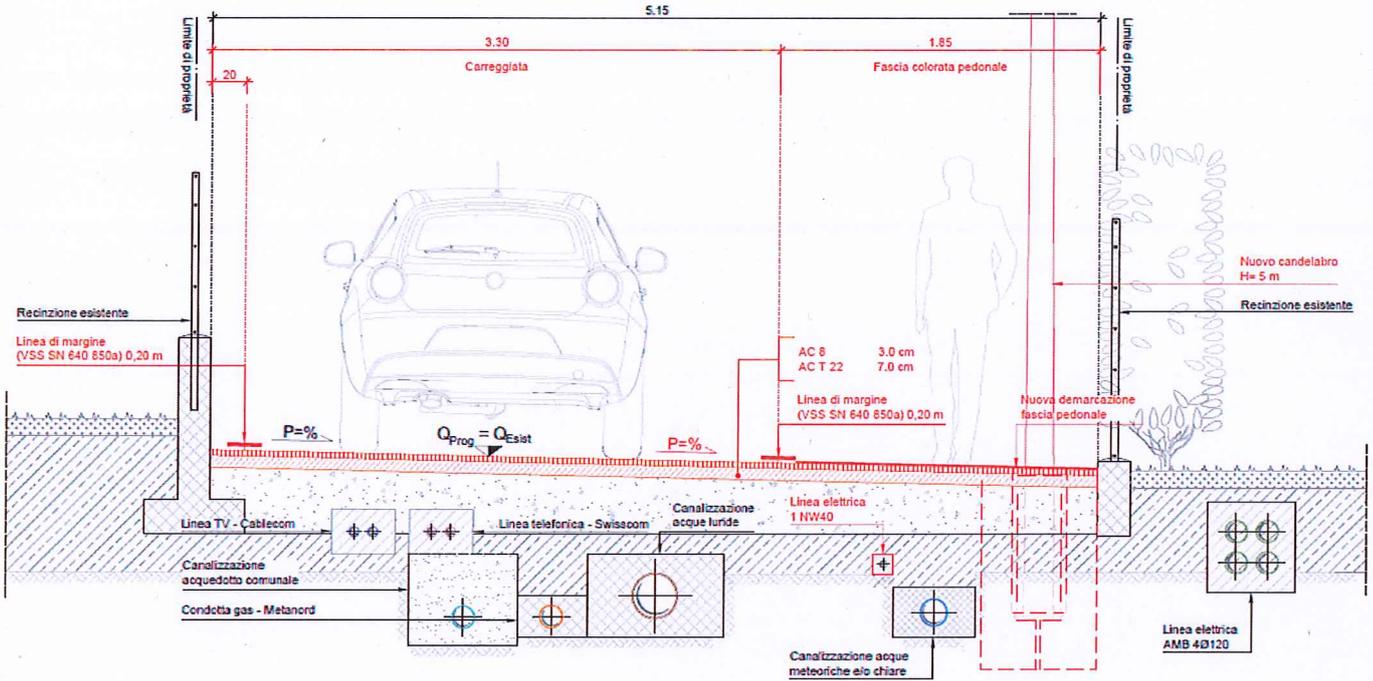
SEZIONE TIPO 3
 Progr.: 92.50 ÷ 106.50



SEZIONE TIPO 4
 Progr.:
 106.50 ÷ 153.00
 204.00 ÷ 240.00



SEZIONE TIPO 5
 Progr.: 153.00 + 204.00



SEZIONE TIPO 6
 Progr.: 240.00 + 271.50

