

Municipio



Comune di
Cadenazzo

Cará 2
Casella postale 161
CH 6593 Cadenazzo

telefono 091 858 11 77
telefax 091 858 25 22

e-mail municipio@cadenazzo.ch
web www.cadenazzo.ch

funzionario Gianpietro Lucca
telefono 091 850 29 16
e-mail gianpietro.lucca@cadenazzo.ch

Membri del Consiglio comunale
del Comune di Cadenazzo

Cadenazzo 29 aprile 2015
Ris. mun. 393 del 20.04.2015

Messaggio municipale 10/2015

Richiesta di un credito di costruzione complessivo di fr. 2'856'000.00 per le opere di sistemazione stradale della Tappa 2 - Via Industrie nella zona industriale e per il rifacimento/potenziamento della condotta dell'acqua potabile.

Signor Presidente e Consiglieri comunali,

il messaggio municipale che vi sottoponiamo corrisponde al proseguimento di parte del credito di progettazione richiesto con il MM 42/2014.

PREMESSA

Lo scorso 15 dicembre 2014 il Consiglio comunale aveva approvato i seguenti messaggi municipali:

- 41/2014: Completazione PGS – smaltimento acque zona industriale e artigianale/commerciale a nord della linea ferroviaria Bellinzona – Locarno;
- 42/2014: Richiesta di un credito complessivo di fr. 150'000.00 per la progettazione definitiva della sistemazione infrastrutturale delle tappe 2 e 1.3 della zona industriale;

Per quanto riguarda il MM 41/2014, il PGS è poi stato trasmesso alla Sezione dell'Aria, dell'Acqua e del Suolo per approvazione, che è poi giunta con scritto del 20 febbraio 2015. In tale approvazione sono state richieste alcune ulteriori valutazioni di dettaglio, di cui avevamo già tenuto conto nella richiesta di credito. Pertanto, il costo previsto per tali approfondimenti era stato considerato nel MM 42/2014.

Il MM 42/2014, prevedeva la progettazione definitiva di due tratti di strada distinti e ritenuti prioritari, e meglio la tappa 2 (tra il sottopasso FFS e il ponte con Gambarogno-Contone) e la tappa 1.3 (tra il sottopasso FFS e il nucleo della Ciossa Maddalena).

La richiesta di credito di costruzione qui in esame riguarda la tappa 2.

ASPETTI PROCEDURALI

Per quanto riguarda le prestazioni da ingegnere civile, nel 2008 avevamo promosso un concorso d'onorario, per poi poter disporre di un progettista principale per tutte le opere previste dallo studio allestito, nel 2007, dal pianificatore del traffico Brugnoli & Gottardi.

Il concorso prevedeva l'attribuzione dei singoli mandati di progettazione per le diverse tappe e fasi di progetto, vincolati ben inteso alla concessione dei relativi crediti da parte del Consiglio comunale. Lo stesso prendeva in considerazione tutte le fasi di progettazione secondo la norma SIA 103. Il concorso era stato vinto dallo studio d'ingegneria Giorgio Masotti di Bellinzona.

A titolo informativo segnaliamo come la norma SIA 103 (valida anche per le altre prestazioni di progettisti), preveda la seguente terminologia per le fasi di progettazione:

- Fase 11 Formulazione delle esigenze, strategie
- Fase 21 Studio di fattibilità
- Fase 22 Scelta dei mandatarî
- Fase 31 Progetto di massima
- Fase 32 Progetto definitivo
- Fase 33 Procedura di autorizzazione
- Fase 41 Progetto d'appalto
- Fase 51 Progetto esecutivo
- Fase 52 Direzione lavori (direzione generale e locale)
- Fase 53 Messa in esercizio, liquidazione

Le prestazioni preliminari che erano state affidate allo studio Brugnoli & Gottardi corrispondevano alle fasi 11 e 21, mentre che il concorso preparato internamente, alla fase 22. La fase 31 è stata tralasciata in quanto i tracciati erano già stati definiti con sufficiente dettaglio nella fase precedente 21.

Il mandato attribuito a seguito del MM 42/2014 corrisponde unicamente alla fase 32.

Negli scorsi anni si è però ritenuto opportuno anticipare alcune prestazioni, proprio per poter disporre di una buona base di partenza oltre che di discussione per le trattative in corso con vari enti e privati. Nel caso della Tappa 2, il progetto definitivo (fase 32) era già stato in parte realizzato nel 2012. A quel tempo però non erano ancora conosciuti gli interventi da effettuare a riguardo dello smaltimento delle acque (mancanza PGS), per l'azienda acqua potabile (mancanza PGA), l'interesse di altre aziende come pure le esigenze riguardanti la posa di una nuova illuminazione.

Il MM 42/2014 per la tappa 2 prevedeva un importo totale di onorari pari a fr. 50'000.00 (IVA e arrotondamento incluso), proprio per un aggiornamento generale del progetto precedentemente allestito. Come si illustrerà successivamente, a seguito di questi aggiornamenti gli importi attuali di preventivo per l'insieme delle opere sono maggiori rispetto a quanto inizialmente pianificato nel 2012.

Possiamo informare che il credito di progettazione disponibile è stato, anche se non disponiamo ancora delle liquidazioni finali, rispettato.

Gli onorari per le successive fasi di progettazione sono come di consueto contemplate nella richiesta del presente credito di costruzione.

IL PROGETTO GENERALE

Il progetto complessivo prevede opere stradali, di smaltimento delle acque meteoriche, dell'illuminazione, come pure una nuova condotta dell'acqua potabile.

Il tracciato stradale in oggetto si sviluppa lungo la Via Industrie tra il sottopasso FFS e il confine con il Comune di Gambarogno, per una lunghezza complessiva di circa 460 metri.

Gli obiettivi sono quindi chiaramente quelli di un miglioramento importante rispetto alla situazione attuale, che non soddisfa in nessun ambito.

(Estratto dalla Relazione tecnica, Studio d'ingegneria Giorgio Masotti, 31.03.2015):

Di principio è previsto l'allargamento parziale del campo stradale verso il rilevato FFS, così da ottenere un calibro complessivo di 6.50 m (2 x 3.25 m).

In prossimità del sottopasso (su una tratta di ca. 70-80 ml), i condizionamenti fisici dovuti alla presenza di importanti infrastrutture sia sui sedimi privati (mappale 780), sia sui sedimi FFS (binario di servizio, muro di sostegno, pali LC, ecc.), hanno portato a considerare due possibili soluzioni:

- a) considerare una locale riduzione del calibro stradale, mantenendo in pratica l'attuale "strettoia";*
- b) valutare le conseguenze tecniche-economiche di un eventuale allargamento anche in questa zona critica.*

La soluzione "minima" è quella ritenuta nel presente progetto ed accettata e condivisa da FFS CARGO (mantenimento strettoia, posa semaforo con sensore a fotocellula che regola la gestione del traffico), mentre la soluzione "allargamento" è stata scartata in quanto i rapporti costi/benefici non ne giustificano la realizzazione.

L'allargamento stradale è realizzato verso il sedime FFS in corrispondenza del binario industriale che dal rilevato scende in direzione del confine con il Comune di Gambarogno.

In parte potrà essere ricavato realizzando una scarpata con pendenza 2:3 tra progressiva 188.00-265.00, mentre tra progressiva 146.00-188.00 e progressiva 265.00-357.00 il posizionamento del binario industriale, costringe ad eseguire dei muri di sostegno in calcestruzzo armato, con altezze comprese tra 3.70 m e 1.00/1.50 m.

L'impossibilità segnalata da FFS CARGO di mettere fuori servizio anche solo temporaneamente il binario industriale, per garantire la necessaria sicurezza al transito dei convogli, costringe l'adozione dei seguenti procedimenti durante le fasi di realizzazione del muro tra le progressive 267.00-357.00:

- *realizzazione parete chiodata con procedimento scavo/gunitaggio/chiodatura da eseguire a tappe (1-2 mq);*
- *realizzazione nuovo manufatto (a tappe);*
- *riempimenti;*
- *riassetto strutture ferroviarie/sicurezza.*

In fase esecutiva la parete dello scavo avrà pendenza 5:1 e sarà consolidata con un calcestruzzo spruzzato-armato di ca. 15 cm di spessore; i chiodi avranno una profondità d'infissione di ca. 6 m.

In corrispondenza dell'allargamento stradale così ottenuto, tra progressiva 146.00-490.00 sarà bonificato la fondazione stradale con l'apporto di 50 cm di misto granulare non gelivo 0-45, e posati 3 strati di pavimentazione bituminosa dimensionati in modo da garantire il transito di una classe di traffico secondo le norme VSS T4.

La pavimentazione esistente presenta un marcato stato di degrado, in particolare tra le progressive 27.00-250. Inoltre sono previsti interventi di sottostruttura per la posa del nuovo impianto di smaltimento delle acque, dell'illuminazione pubblica e i collegamenti semaforici. In analogia a quanto previsto per l'allargamento, si propone di procedere con la sistemazione della pavimentazione esistente, così da prolungare la durata di vita dell'opera.

L'impianto semaforico sarà alimentato tramite la camera AMB presente a progressiva 103.00, mentre l'armadio comprendente i comandi ed i vari cablaggi potrà trovare posto nella nicchia del muro di sostegno a progressiva 146.00."

SMALTIMENTO ACQUE METEORICHE

Il sistema di smaltimento delle acque meteoriche dal campo stradale prevede la formazione di un nuovo impianto di infiltrazione / ritenzione composto da pozzi perdenti collegati fra loro mediante trincea disperdente, con uno scarico di troppo pieno verso il riale a confine con il Comune di Gambarogno.

Le caditoie vengono completamente rifatte lungo tutta la tratta, posizionate ad un interasse di ca. 15.00 m.

Il dimensionamento dell'impianto è stato allestito dallo Studio d'ingegneria Sciarini SA di Vira Gambarogno, sulla base di alcune prove di infiltrazione eseguite in sito nel corso del mese di marzo 2015.

Vista la particolare conformazione del suolo e morfologica, è possibile che l'impianto di smaltimento possa necessitare di ulteriori adeguamenti in base alle condizioni effettive riscontrate in fase esecutiva.

Il progetto sarà, una volta concesso il credito di realizzazione, sottoposto alla SPAAS (servizio cantonale preposto) per approvazione e promessa di sussidio. Il sussidio dovrebbe assestarsi al 30% dell'importo d'opera, comprensivo anche delle fasi progettuali precedenti.

ILLUMINAZIONE PUBBLICA

Attualmente il tratto interessato dai lavori non è direttamente illuminato, se non grazie a due candelabri delle FFS SA con doppio "braccio", di cui uno caduto lo scorso autunno.

Il progetto allestito dalle AMB prevede di posare 16 nuovi candelabri a tecnologia LED con interasse di circa 30 metri.

Richiamato il fondo FER, che ha sostituito la ex privativa che permetteva ai Comuni di disporre di finanziamenti a uso generale, stiamo valutando con il preposto ufficio cantonale se è possibile utilizzare una parte dei fondi accantonati per il finanziamento di tali interventi.

RAPPORTI CON LE FFS SA

A partire dall'insediamento del Centro Cargo FFS presso i sedimi posti sul Comune di Gambarogno, svariati sono stati i contatti con i responsabili di FFS SA. Si è sostanzialmente sempre trovato una buona collaborazione e partecipazione, anche perché è innegabile che il centro abbia portato nuovo traffico lungo la Via Industrie.

Le discussioni hanno avuto un culmine sul finire dello scorso anno durante un ultimo incontro datato 11 dicembre 2014. Durante tale incontro sono state appianate le ultime divergenze di carattere formale e finanziario, anche per quanto riguarda la partecipazione finanziaria di FFS alle opere della Tappa 0.

Si è inoltre discusso della fase di cantiere, che essendo proprio a lato della linea ferroviaria, deve sottostare a rigidi livelli di sicurezza. Anche in questo caso si sono già valutati ed integrati nel preventivo gli oneri per gestire tali aspetti, che FFS SA ha quantificato in circa fr. 15'000.00.

ESPROPRI

Tra gli interventi previsti vi è pure l'allargamento della carreggiata sul lato Sud, fatto salvo per la strettoia tra gli impianti Pedroil e la linea ferroviaria. Quest'ultima tratta punto è stata attentamente valutata già alcuni anni fa, e un suo allargamento, oltre che tecnicamente molto complicato, è stato ritenuto finanziariamente non sostenibile.

Gli allargamenti necessitano di un'acquisizione del mappale 686 RFD Cadenazzo di proprietà di FFS SA. Ritenuto come il Piano del Traffico, annesso al Piano Regolatore del 1989, non esplicitava un allargamento di questa strada, si è resa necessaria una trattativa con il proprietario. La stessa si è conclusa, come indicato, con l'approvazione del verbale dell'incontro del 11 dicembre 2014. La cessione dei seguenti due scorpori

Mappale 686		818 m2
Mappale 686		200 m2

per un totale di 1'018 m2 (superficie che andrà misurata nel dettaglio al termine dei lavori), sarà indennizzata con un importo forfetario di fr. 20'000.00. Si ritiene tale importo scaturito, a seguito della trattativa, assolutamente consono al valore del terreno.

ALTRE INFRASTRUTTURE NON COMUNALI

Sono state interpellate le varie aziende operanti sul territorio comunale e cantonale, che hanno fornito le seguenti risultanze:

- **Swisscom**
Non sono presenti infrastrutture e non è previsto un potenziamento della rete.
- **AMB**
Sono presenti infrastrutture e non vi è interesse ad eseguire dei lavori di potenziamento degli impianti esistenti.
- **Cablecom**
Non sono previsti lavori di potenziamento degli impianti.
- **Metanord**
Non vi è interesse a posare condotte lungo la tappa 2.
- **AET**
Non sono presenti infrastrutture AET e non vi è l'intenzione di eseguirne di nuove.
- **FFS**
Il progetto è stato sottoposto a FFS, le quali non hanno evidenziato problematiche particolari.

ACQUEDOTTO

Nuova condotta

Per quanto concerne la Tappa 2-Via Industrie è in esercizio una condotta per il tronco dal sottopasso FFS fino all'altezza della proprietà Pedrazzini, mappale no. 869, che chiude ad anello su via Ala Capelina e via A Ramél, mentre manca il collegamento lungo Via Industrie fino al canale di bonifica ed il tronco a lato di quest'ultimo lungo il confine con il Comune di Contone, tronco che si inserirà nuovamente sulla condotta lungo via A Ramél, tratte 202 e 203 del PGA (vedi allegato 2).

Visti i lavori di sistemazione stradale, il tronco lungo Via Industrie è da anticipare rispetto al piano di attuazione del PGA. Per poter dare seguito a questa realizzazione l'Esecutivo Comunale ha conferito il mandato di progettazione allo studio d'ingegneria Ivo Dazio di Ascona (vedasi MM 42/2014 e allegato 1).

La progettazione è stata laboriosa e particolarmente complicata, vista la presenza nelle immediate vicinanze, della linea ferroviaria. In queste zone la presenza di correnti vaganti è accentuata, creando quindi spesso e volentieri in condotte, mal posate o senza il dovuto rivestimento interno ed esterno in PUR, dei "fori" che causando forti e importanti perdite.

Il progettista ha quindi dovuto valutare attentamente la tipologia di materiale da adottare per la nuova condotta, anche vista la presenza della falda, giungendo alla conclusione che l'impiego di tubi in polietilene PE MRS 100 SDR 11 (S5) con pressione nominale fino PN 16 bar, sia la soluzione migliore.

Particolare attenzione è pure stata data al fatto di dover passare sotto i binari industriali di raccordo delle ditte presenti in zona.

I dati principali di questa nuova condotta possono essere così riassunti:

Condotta principale PE MRS 100 SDR 11 (S5) DE 160/Di 130,8 mm	ml	270
Condotte di raccordo PE MRS 100 SDR 11 (S5) DE 125/Di 102,2 mm	ml	10
Saracinesche di chiusura principali	pz	4
Saracinesche secondarie (idranti)	pz	3
Idranti a colonna per la lotta incendi	pz	3

Condotta esistente

Come è possibile notare nel piano allegato al presente messaggio, lungo il tratto in esame della Via Industrie è già presente una condotta principale dell'azienda acqua potabile. La stessa è stata valutata attentamente.,

Si tratta di una condotta in ghisa diametro mm 100 della quale non vi sono conoscenze specifiche sulla tipologia dei tubi, soprattutto delle congiunzioni.

Delle ricerche effettuate nell'archivio comunale hanno permesso di stabilire che la condotta è stata posata negli anni 1987/1988. È quindi sicuramente costituita da tubi in ghisa duttile con rivestimento interno in poliuretano (PUR) che erano impiegati da oltre un decennio. All'esterno il tubo era trattato con un rivestimento allo zinco, protetto da una catramatura.

È da ritenere che per una condotta costituita da questi materiali la durata sarà superiore a 28/30 anni, a meno che vi siano degli agenti particolari che ne accelerano la corrosione.

Se si fa un paragone con le vecchie condotte in ghisa grigia parecchio più fragili e sicuramente meno protette dall'aspetto della corrosione, per le quali sono state accertate durate per oltre 50/60 anni, il tubo esistente in esercizio dovrebbe ancora assicurare la propria funzione per almeno 20/30 anni.

Ciò dipenderà però anche dal tipo di giunzione impiegata e dal materiale di rinfiacco di cui è stato rivestito il tubo, perché nella zona le caratteristiche del terreno potrebbero essere piuttosto aggressive e la possibilità della presenza di correnti vaganti nel terreno è moto alta.

Per verificare tutti questi aspetti sarebbero state necessarie nella fase di progettazione una serie di verifiche mediante:

- sondaggi in più punti lungo la strada per verificare lo stato esterno della condotta e le caratteristiche del materiale di rinfiacco;
- ricerca di un giunto per verificare le caratteristiche;
- ispezione interna con telecamera, eventualmente una prova di tenuta.

Per queste verifiche sarebbe stata necessaria l'interruzione dell'erogazione per qualche giorno e la chiusura della strada al traffico motorizzato con l'introduzione di percorsi alternativi non di facile attuazione.

Vi è poi l'aspetto economico. Si è quindi ritenuto di non effettuare controlli nell'ambito della progettazione posticipandoli al momento dell'esecuzione dei lavori di sottostruttura e pavimentazione previsti dalla Tappa 2.

Se a quel momento fosse necessario procedere alla sostituzione della condotta sarà importante disporre già dei crediti di costruzione stanziati del legislativo comunale, visto che i lavori non potranno essere interrotti per eseguire questa procedura di richiesta a quel momento. Per questo motivo il presente progetto evidenzia anche gli aspetti economici ed i costi di questa eventuale opera integrativa.

Va comunque rilevato che lungo questo tronco di strada il progetto stradale prevede la sostituzione del sottofondo e la costruzione del drenaggio per lo smaltimento delle acque meteoriche raccolte sulla strada.

Di conseguenza vi saranno scavi in prossimità della condotta che potrebbero indebolirla. Fattore questo che occorrerà considerare al momento della scelta definitiva.

I costi per il rifacimento della condotta esistente, sono stati valutati con una precisione di circa +/- 20 % visto il grado d'incertezza presente su diversi aspetti tecnici

Il costo valutato ammonta a fr. 255'000.00 (IVA inclusa).

Visto tutto quanto precede, a titolo prudenziale, si ritiene opportuno richiedere anche questo credito per evitare, qual ora si rendesse necessario sostituire la condotta, dover sospendere il cantiere per richiedere il credito.

GESTIONE DI CANTIERE

Il progettista ha inoltre già valutato le implicazioni che il cantiere potrà avere sulla viabilità interna, che subirà indubbiamente dei disagi. Una proposta di piano della gestione del traffico è stata inoltrata e presentata in maniera informale al Comune di Gambarogno. Il tutto sarà poi ridiscusso in maniera maggiormente approfondita anche con i servizi cantonali, per quanto riguarda l'accesso sulla strada cantonale, ed il Comune di Locarno.

Tale valutazione preliminare è stata fondamentale per stimare, anche se sommariamente, i costi generati e quantificati in fr. 25'000.00.

RICAPITOLAZIONE GENERALE DEI COSTI

Precisione dell'indicazione del costo: +/- 10 % secondo SIA 103

Opere stradali e annesse (estratto dal Progetto allestito dallo studio d'ingegneria Giorgio Masotti, Bellinzona)

Descrizione	Ampliamento stradale	Sist. pavimentazione esistente	Evacuazione delle acque
A. Costi di costruzione			
A.1 <u>Opere del genio civile</u>			
- Muri	536'435.00		
- Sist. Stradale	169'285.00	147'855.00	
- Illuminazione pubblica	40'500.00		
- Acque meteoriche			311'035.00
A.2 <u>Soprastruttura</u>			
- Sist. Stradale	159'019.00	152'980.00	
- Acque meteoriche			41'460.00
A.3 <u>Oneri FFS</u>			
- Oneri sicurezza FFS ①	15'000.00		
- Controllo assestamenti binario	6'000.00		
- Rincalzo binario industriale	42'000.00		
A.4 <u>Impianto semaforico</u>	50'000.00		
A.5 <u>Illuminazione pubblica</u> ②	40'000.00		
A.6 <u>Gestione traffico e segnaletica</u>	25'000.00		
Totale A. "Costi di costruzione"	1'083'239.00	300'835.00	352'495.00
B. Spese generali			
. Onorario progetto, DL	110'000.00	25'000.00	30'000.00
. Consulenti vari	15'000.00		5'000.00
Totale B. "Spese generali"	125'000.00	25'000.00	35'000.00
C. Diversi (isp. TV, prove carico, ecc.)	10'000.00		5'000.00
D. Project Management	19'000.00	0.00	3'500.00
E. Imprevisti ca. 10%	120'000.00	30'000.00	40'000.00
TOTALE (IVA esc.)	1'357'239.00	355'835.00	435'995.00
IVA 8% (arr.)	108'579.12	28'466.80	34'879.60
TOTALE (IVA inclusa)	1'466'000.00	384'000.00	471'000.00
F. Acquisizione fondi ③	20'000.00	0.00	0.00
TOTALE (IVA inclusa)	1'486'000.00	384'000.00	471'000.00
TOTALE COMPLESSIVO	2'341'000.00		

① importi stimati da FFS (e-mail del 03.12.2015).

② secondo stima costi AMB del 06.03.2015

③ acquisizioni fondi FFS, secondo verbale incontro del 11.12.2014

Il costo totale previsto per questi interventi, tenendo anche conto degli oneri per l'allestimento del prospetto dei contributi di miglioria, è quindi di fr. **2'345'000.00**.

Acquedotto comunale (estratto dal Progetto allestito dallo studio d'ingegneria Ivo Dazio, Ascona)

PREVENTIVO DI SPESA

		TRONCO 211 (NODI 76-150)		TRONCO 83 (NODI 74-76)	
		Progetto definitivo		Valutazione di massima	
OPERE DA IMPRESARIO COSTRUTTORE		fr.	97'612.55	fr.	119'500.00
111	Lavori a regia	fr.	6'380.00		
113	Impianto di cantiere	fr.	6'570.00		
151	Lavori per condotte interrate	fr.	73'952.00		
161	Abbassamento della falda freatica e smaltimento delle acque	fr.	3'480.00		
-.-	Costi transitori per IVA 8 %	fr.	7'230.55		
OPERE DA IDRAULICO		fr.	85'973.40	fr.	77'500.00
411	Condotte di approvvigionamento per acqua e gas	fr.	79'605.00		
-.-	Costi transitori per IVA 8 %	fr.	6'368.40		
LAVORI SPECIALISTICI		fr.	6'480.00	fr.	-
983	Opere ferroviarie	fr.	6'000.00		
-.-	Costi transitori per IVA 8 %	fr.	480.00		
TOTALE OPERE COSTRUTTIVE (pag. 3)		fr.	190'065.95	fr.	197'000.00
<u>COSTI SECONDARI E TRANSITORI</u>		fr.	2'800.00	fr.	-
	Costi per appalto lavori (solo Idraulico)	fr.	800.00		
	Costi per prestazioni FFS	fr.	2'000.00		
<u>ONORARI</u>		fr.	48'600.00	fr.	40'000.00
	Prestazioni tecniche: fase progettazione e appalti	fr.	22'400.00		
	Prestazioni tecniche: fase esecutiva	fr.	19'100.00		
	Prestazioni in tariffa tempo	fr.	2'000.00		
	Spese per riproduzioni, documentazioni e trasferite	fr.	1'500.00		
	Costi transitori per IVA 8 %	fr.	3'600.00		
IMPREVISTI GENERALI E ARROTONDAMENTO		fr.	18'534.05	fr.	18'000.00
IMPORTO TOTALE DEL PREVENTIVO OPERE INERENTI L'ACQUEDOTTO (IVA inclusa)		fr.	260'000.00	fr.	255'000.00

CONTRIBUTI DI MIGLIORIA

Ricordiamo come nella richiesta del credito di realizzazione della tappa 0 (tra il ponte "Stisa" e i binari ferroviari sempre della Stisa SA), si era già approvato il principio del prelievo dei contributi di miglitoria per tutto il comparto.

Giusta le disposizioni della Legge sui contributi di miglitoria, devono essere imposti i contributi ai proprietari, ai quali dall'esecuzione dell'opera derivi un vantaggio particolare.

Secondo la citata normativa, un vantaggio particolare è presunto allorché la redditività, la sicurezza, l'accessibilità, la salubrità e la tranquillità dei fondi, tenuto conto della loro destinazione, sono migliorate in modo evidente (art. 4 cpv. 1 lett. B Legge sui contributi di miglitoria.).

Il Municipio prospetta quindi di prelevare i contributi di miglitoria anche per le opere della Tappa 2 e propone che la percentuale, ritenuto che si tratta di opere di urbanizzazione particolare, venga fissata nella misura del 70% della spesa determinante, riguardante gli interventi indicati nel preventivo dei costi come "ampliamento stradale", aggiungendo le prestazioni progettuali delle fasi precedenti. Seppure il calcolo sarà effettuato con le cifre di consuntivo, possiamo indicare in maniera informale e non vincolante come su di un costo preventivato di fr. 1.60 MIO, il costo netto a carico del Comune sarà di circa fr. 0.5 MIO.

Il comprensorio d'imposizione viene invece determinato dal Municipio con l'eventuale suddivisione in classi di vantaggio. Il Municipio, come già avvenuto per il Comparto Sottomontagna e la Tappa 0 che sarà pubblicata a breve, demanderà ad un consulente esterno (presumibilmente il progettista dell'opera) l'allestimento del prospetto dei contributi di miglitoria.

Non alleghiamo al presente messaggio municipale un'indicazione del perimetro contributivo in quanto non oggetto di approvazione.

Per l'allestimento del prospetto dei contributi è stato richiesta una valutazione di costo, che lo studio d'ingegneria Giorgio Masotti, ha stimato in fr. 4'000.00.

PROJECT MANAGER

Tutta la progettazione è stata seguita da un Project Manager, nella persona dell'ing. Luca Solcà. La scelta si è rivelata pagante in quanto, oltre alla qualità espressa, sono stati rispettati ampiamente i termini di consegna di quanto richiesto.

CONSEGUENZE FINANZIARIE

In base all'art. 164b LOC i messaggi con proposte d'investimento rilevanti, ossia quelli che comportano una spesa netta superiore al 10% del gettito cantonale del Comune, o a fr. 1'000'000.00 devono contenere delle indicazioni sulle loro conseguenze finanziarie.

Il credito richiesto è pertanto da ritenersi rilevante per le conseguenze finanziarie.

Il Piano finanziario 2014-2018 considera già questo investimento sotto la voce "Realizzazione infrastrutture zona industriale". Si deve però fare astrazione delle cifre indicate nel Piano Finanziario, in quanto quelle che sono state inserite sono al netto dei contributi di miglitoria, contributi FFS, dei sussidi per le opere di canalizzazione e eventuali sussidi dal fondo FER. Le conseguenze finanziarie sono quindi già incluse nel Piano finanziario 2014-2018, discusse nella seduta di Consiglio comunale del 26 maggio 2014.

In conclusione, possiamo affermare che quanto si sta intraprendendo porterà sicuro giovamento ad una situazione ormai insostenibile e non più procrastinabile.

Visto quanto precede, invitiamo a voler risolvere:

1. È approvato il progetto stradale di Via Industrie Tappa 2;

Al Municipio è concesso un credito di fr. 1'870'000.00 per la sistemazione stradale della tappa 2 (ampliamento stradale e sistemazione pavimentazione esistente);

Il credito è iscritto al conto investimenti del Comune.

2. Al Municipio è concesso un credito di fr. 471'000.00 per l'evacuazione delle acque meteoriche stradali della tappa 2, dedotti i sussidi cantonali;

Il credito è iscritto al conto investimenti del Comune.

3. Al Municipio è concesso un credito di fr. 260'000.00 per la realizzazione della nuova condotta dell'azienda acqua potabile tra i nodi 76 e 150 del PGA;

Il credito è iscritto al conto investimenti dell'Azienda acqua potabile.

4. Al Municipio è concesso un credito di fr. 255'000.00 per la sostituzione della condotta dell'azienda acqua potabile esistente tra i nodi 74 e 76 del PGA;

Il credito è iscritto al conto investimenti dell'Azienda acqua potabile.

5. Al Municipio è dato mandato di prelevare i contributi di miglioria nella misura del 70% della spesa determinante.

6. I crediti sono ritenuti validi all'indice del costo della vita al 1° gennaio 2015, rivalutato di conseguenza alla data di esecuzione dei lavori.

7. Ai sensi dell'art. 13 cpv. 3 LOC, è fissato il termine di due anni decorrente dall'assunzione di valore di cosa giudicata dalla presente risoluzione, in particolare dalla crescita in giudicato delle decisioni sulle procedure di pubblicazione ai sensi della Legge sulle Strade, entro il quale i crediti, se non utilizzati, decadono.

PER IL MUNICIPIO
IL SINDACO
Flavio Petraglio
IL SEGRETARIO
Gianpietro Lucca



Allegati:

1. Planimetria Progetto Tappa 2, studio d'ingegneria Giorgio Masotti, Bellinzona, 31 marzo 2015
2. Estratto Piano Generale dell'Acquedotto
3. Planimetria condotta acqua potabile probabilmente da sostituire

Preavviso commissionale

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

Municipale responsabile: Romiti Christian



