



**COMUNE DI STABIO
MUNICIPIO**

Stabio, 12 aprile 2022

Al
CONSIGLIO COMUNALE
di
Stabio

Risoluzione municipale no. 470 dell'11 aprile 2022

Per esame alle Commissioni della Gestione e delle Opere pubbliche

MESSAGGIO MUNICIPALE No. 11/2022

Chiedente lo stanziamento di un credito d'investimento di CHF 600'000.00 (IVA inclusa) per le opere di moderazione del traffico e risanamento del fondo stradale di via Santa Margherita

**Onorevole signora Presidente,
Onorevoli signori Consiglieri comunali,**

Con il presente messaggio l'Esecutivo comunale intende chiedere lo stanziamento di un credito d'investimento di CHF 600'000.00 per le opere di moderazione del traffico e risanamento del fondo stradale di via Santa Margherita, tratta dalla strada cantonale di via Gaggiolo allo sbarramento del pozzo di captazione dell'acqua potabile.

1. Premessa

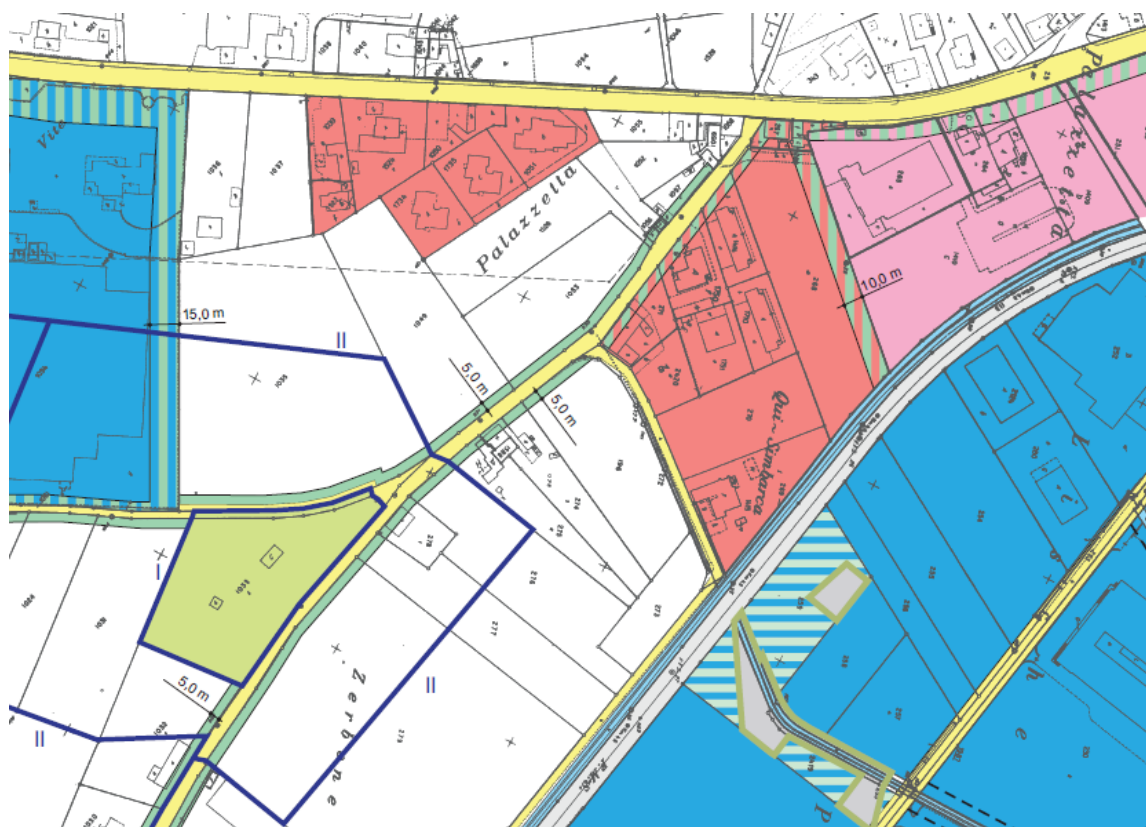
Il Municipio, nel mese di maggio 2019, ha dato mandato allo studio di ingegneria Fabio Bianchi di Balerna di presentare un progetto di massima per la sistemazione di via Santa Margherita. Quanto presentato è il frutto di diverse discussioni e varianti.

Con il progetto presentato si è voluto valorizzare il sedime esistente, oggi completamente pavimentato, creando, oltre alle aiuole per la posa di piante e panchine per la moderazione del traffico, nuove superfici sistemate a verde.

Il progetto si trova completamente su sedime comunale, non vi saranno costi per espropri o mutazioni.

2. Situazione pianificatoria Palazzetta

Qui di seguito la rappresentazione grafica:



La strada di via Santa Margherita è uno dei cinque collegamenti tra la parte edificata del Comune settore nord e la zona di svago – boschiva- a sud della nuova tratta ferroviaria Mendrisio-Varese, collegamento possibile a piedi e in bicicletta tramite il nuovo sottopassaggio ferroviario. Via Santa Margherita serve alcune abitazioni residenziali e attività artigianali, e le abitazioni di via Qui S'Imbarca per poi entrare nella zona non edificabile in zona agricola, con la presenza di poche abitazioni.

3. Obiettivo del Municipio

L'obiettivo del Municipio è, una volta che il Consiglio comunale avrà stanziato il credito d'investimento per la realizzazione della nuova arteria stradale, quello di procedere alla pubblicazione del progetto sulla base della LStr e di disporre infine della decisione di approvazione del progetto stradale cresciuta in giudicato.

La pubblica utilità dell'opera è data dall'opportunità di creare un'infrastruttura viaria sicura, comoda e di pregevole impatto, che possa valorizzare il comparto e collegare la parte nord del Comune con la zona agricola boschiva a sud della nuova tratta ferroviaria.

Gli scopi generali perseguiti con la moderazione del traffico e, nello specifico, con l'introduzione di zone a 30 km/h sono riassunti qui di seguito:

1. l'aumento della sicurezza della circolazione per tutti gli utenti, grazie alla completa separazione dei flussi di traffico e del settore ciclo-pedonale;
2. la riduzione della gravità degli eventuali incidenti, grazie alla velocità d'urto inferiore;
3. il miglioramento della qualità di vita, grazie alla riduzione delle emissioni moleste (rumore e inquinamento atmosferico);
4. il recupero di spazi urbani pregiati, grazie alla riduzione delle superfici riservate al traffico e alla convivenza dei diversi utenti sullo stesso spazio.

Oltre agli scopi generali della moderazione del traffico, tramite la segnaletica di zona, possono essere perseguiti anche degli scopi particolari. Tali scopi vengono dettati soprattutto dagli elementi dell'infrastruttura sociale comunale e dalle particolarità locali della zona precedentemente delimitata.

Nel caso di via Santa Margherita, la moderazione del traffico consente soprattutto di:

- aumentare ulteriormente la sicurezza lungo i percorsi pedonali e ciclabili;
- favorire la mobilità dolce (ciclisti e pedoni) all'interno del comparto;
- aumentare la quiete nel quartiere.

4. Descrizione del progetto stradale

Descrizione planimetrica

Lungo via Santa Margherita si prevede di introdurre la segnaletica orizzontale e verticale che caratterizza le strade con limite di velocità a 30 km/h, nonché alcune misure costruttive di salvaguardia della viabilità dolce e di arredo urbano, e più precisamente:

1. la rettifica delle caratteristiche geometriche della strada all'interno del perimetro disponibile, con creazione di spazi riservati a pedoni e biciclette nel primo settore sul lato est, più urbanizzato, e spazi in condivisione nel secondo settore;
2. la creazione di 8 restringimenti della carreggiata, indicativamente uno ogni 23 m, con larghezza limitata a 3.00 m (garantendo quindi lo spazio libero minimo di 3.00 m dato da $[2.50 + 2 \times 0.10 + 1 \times 0.30]$ della carreggiata stradale, adatto ad autocarro con velocità fino a 40 km/h con margine di manovra su 1 lato, come da Norma VSS 640.201) – sezione B e C;
3. la caratterizzazione dei settori ciclo-pedonali, come pure dei restringimenti di carreggiata e dello spazio in condivisione, con asfalto pigmentato color "terra di Siena". In presenza di asfalto tradizionale e pigmentato, quest'ultimo è rialzato di due centimetri rispetto al piano carrabile e delimitato da mocche;
4. il richiamo sul sedime stradale del limite di 30 km/h e delle caratteristiche della zona.

Calibro stradale

La pavimentazione carrabile per gli automobilisti sarà di 4.00 ml e una pavimentazione pigmentata pedonale di circa 2.00 ml si estenderà fino all'intersezione di via Qui S'imbarca. Essendo nell'ultimo tratto il traffico fortemente limitato, vista la presenza di una sola abitazione, il calibro stradale sarà di 5.00 ml e la restante superficie verde. Non vi sarà più la separazione tra la pavimentazione carrabile per gli automobilisti e pigmentata per i pedoni, ma la superficie in asfalto dedicata alle autovetture e ai pedoni sarà colorata con pigmenti color "Terra di Siena".

Aspetti tecnici

La pavimentazione si presenta in uno stato precario, con numerosi rappezzi, fessurazioni longitudinali e a rete, deterioramenti della superficie con lo strato d'usura che presenta importanti segni di degrado dovuti al traffico e agli agenti atmosferici.

L'intervento sarà caratterizzato anche dall'utilizzo di una pavimentazione in asfalto colorato, al fine di rendere immediatamente individuabili le superfici riservate alla mobilità dolce (pedoni, biciclette) e in condivisione, in contrapposizione alla pavimentazione in asfalto con colore tradizionale riservata alla parte strettamente carrabile.

Inoltre, per ribadire il concetto di moderazione stradale, le superfici carrabili all'interno delle otto isole verdi avranno anch'esse la pavimentazione in asfalto colorato, realizzata con soprizzo di due centimetri rispetto al piano carrabile in senso trasversale, mentre non vi saranno differenze di quota in senso longitudinale.

I pigmenti utilizzabili per rendere il manto di usura colorato sono disponibili in diverse varietà di colori. Si propone l'utilizzo di una tonalità "Terra di Siena" al fine di meglio inserire il comparto in un'area a forte connotazione naturale.

Il sistema esistente di evacuazione dal campo stradale delle acque meteoriche sarà eseguito tramite l'allacciamento alla canalizzazione comunale.

Moderazione traffico

L'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h rende di per sé molto più sicuro l'attraversamento pedonale in tutti i settori coinvolti dal provvedimento. Nel caso in esame, si è scelto di separare il settore carrabile dal resto del comparto sia caratterizzandolo cromaticamente, sia visualizzandone il limite con una fila di mocche semplici nel caso dei restringimenti di carreggiata, doppia nel senso longitudinale lungo la pista ciclo-pedonale.

In più, il percorso ciclo-pedonale è posizionato in leggero soprizzo rispetto al piano viario restante (+ 2 cm). Per concludere, si realizzerà il settore di accesso a via Santa Margherita con una piattaforma a +8 cm rispetto al piano stradale (+10 cm per la parte ciclo-pedonale), in modo da rendere evidente l'ingresso in una zona con caratteristiche diverse da quelle di provenienza.

Illuminazione

L'illuminazione stradale esistente è composta da cinque candelabri, di cui quattro con base da terra e uno collocato sull'edificio tecnico del mappale 1056 RFD di Stabio. L'illuminazione del tratto stradale in oggetto non sarà rivista.

Infrastrutture AMS

Le AMS predisporranno un nuovo tracciato elettrico dalla Cabina Palazzetta per servire il mappale 268 RFD di Stabio e durante la fase esecutiva verranno eseguiti dei piccoli lavori di manutenzione delle proprie infrastrutture. Le relative opere saranno finanziate dai crediti quadro (costo opera CHF 10'000.00 escl. pavimentazione).

5. Situazione espropriativa

Come già accennato, non sono previsti espropri, il sedime stradale esistente è già sufficiente per la realizzazione dell'opera come presentata.

6. Credito d'investimento

Per la realizzazione del progetto stradale è necessario il seguente credito d'investimento.

Costi per la realizzazione	Costi totali CHF
Lavori a regia	17'000.00
Prove	-.-
Impianto di cantiere	27'500.00
Demolizioni e rimozioni	21'750.00
Lavori per condotte interrate	-.-
Opere paesaggistiche	11'000.00
Lavori di scavo e movimenti di terra	21'750.00
Strati di fondazione	-.-
Delimitazioni, selciati, lastricati	112'000.00
Pavimentazioni e rifacimento di strade	155'000.00
Evacuazione acque	8'000.00
Segnaletica orizzontale	2'500.00
Segnaletica verticale	5'000.00
Illuminazione	-.-
Alberature e moderazione del traffico	70'500.00
Panchine arbusti arredi urbani	45'000.00
Piccole posizioni, imprevisti e arrotondamenti	5'103.00
1. Totale opere costruttive	502'103.00
2. Acquisizione di fondi e di diritti	0.00
3. Installazioni di terzi (non comprese)	0.00
4. Onorari di progettazione	55'000.00
Costo totale (+/-10%, IVA esclusa)	557'103.00
IVA 7,7% arrotondata	42'897.00
Costo totale (+/-10%, IVA compresa)	600'000.00

7. Contributo di miglioria

Principi generali

Il contributo di miglioria rappresenta una partecipazione del privato alle spese per oneri o impianti eseguiti dal Comune nell'interesse generale (pubblica utilità), imposta alle persone o ai gruppi di persone le cui opere o i cui impianti procurano vantaggi economici particolari. È uno dei mezzi di finanziamento di cui l'Ente pubblico dispone per l'adempimento dei compiti affidatigli dalla Legge, in particolare per l'urbanizzazione tempestiva dei fondi di cui lo stesso è responsabile.

Normative vigenti

La Legge sui contributi di miglioria stabilisce che i Comuni **sono tenuti a prelevare i contributi** siffatti per le opere che procurano vantaggi particolari. Danno luogo a contributo, segnatamente, le opere di urbanizzazione generale e particolare dei terreni.

Urbanizzazione generale e urbanizzazione particolare

Per urbanizzazione generale s'intende l'allacciamento di un territorio edificabile ai rami principali degli impianti di urbanizzazione, segnatamente alle condotte dell'acqua, dell'approvvigionamento energetico e delle acque di rifiuto, nonché a strade e accessi che servono direttamente il territorio edificabile.

L'urbanizzazione particolare comprende il raccordo dei singoli fondi ai rami principali degli impianti di urbanizzazione, nonché alle strade di quartiere aperte al pubblico e alle canalizzazioni pubbliche. Il contributo è imponibile anche per il miglioramento o ampliamento di un'opera esistente, esclusi i lavori di manutenzione.

Per le opere di urbanizzazione generale la quota a carico dei proprietari non può essere inferiore al 30% né, superiore al 60%, e per le opere di urbanizzazione particolare inferiore al 70% della spesa determinante. Qui di seguito l'art. 7 della Legge sui contributi di miglioria:

¹Per le opere di urbanizzazione generale la quota a carico dei proprietari non può essere inferiore al 30% né superiore al 60% e per le opere di urbanizzazione particolare inferiore al 70% della spesa determinante; se la distinzione tra opere di urbanizzazione generale e particolare non è agevole, può essere stabilita una percentuale media.

Sulla base dell'art. 7 cpv. 1 LCM per la determinazione della natura dell'urbanizzazione fa stato, di regola, il Piano regolatore.

Vantaggio particolare

Un vantaggio particolare è presunto specialmente quando l'opera serve all'urbanizzazione dei fondi ai fini dell'utilizzazione prevista, oppure

l'urbanizzazione è migliorata secondo uno standard minimo, rispettivamente, quando la redditività, la sicurezza, l'accessibilità, la salubrità e la tranquillità dei fondi, tenuto conto della loro destinazione, sono migliorate in modo evidente.

Il vantaggio deve essere:

- di natura patrimoniale e in principio convertibile in denaro; basta la possibilità di conversione, mentre non è necessaria la conversione concreta, ad esempio alienando il fondo o una sua parte;
- di natura durevole e non aleatoria;
- valutato secondo criteri oggettivi.

Nel caso di via Santa Margherita ci troviamo confrontati con una strada di servizio e quindi con un'opera di urbanizzazione particolare, segnatamente il raccordo dei singoli fondi alle strade di quartiere aperte al pubblico. Per questi motivi, il Municipio propone il prelievo, quale contributo di migliona, del 70% della spesa determinante, come attuato nelle altre strade di servizio; il contributo minimo previsto dalla Legge.

8. Impatto finanziario

Il Municipio ha ipotizzato un prelievo dei contributi di migliona sul totale dell'investimento richiesto. È chiaro che gli stessi possono essere prelevati unicamente sulla spesa determinante che il Municipio stabilirà al momento della pubblicazione del prospetto dei contributi di migliona.

Viene ipotizzato un tasso di ammortamento lineare del 3% corrispondente a 33 anni di durata ipotizzata dell'opera.

Ne consegue un ammortamento annuo di CHF 5'400.00 e un interesse passivo (2%) di CHF 3'600.00 per un totale di CHF 9'000.00.

L'opera comporterà un aggravio in gestione corrente e quindi un maggiore fabbisogno d'imposta di CHF 9'000.00.

9. Procedure

Il progetto stradale è pubblicato secondo la Legge sulle strade.

Trattandosi di una strada comunale, la pubblicazione e la decisione di approvazione sono di competenza del Municipio, previo preavviso dei servizi cantonali competenti (coordinamento del preavviso assicurato dalla Divisione delle costruzioni).

Nel caso specifico, il Municipio, per procedere alla pubblicazione del progetto secondo la Legge sulle strade, deve avere ottenuto il credito oggetto del presente messaggio.

Non appena cresciuta in giudicato la decisione del Consiglio comunale, il progetto stradale sarà pubblicato da parte del Municipio sul Foglio Ufficiale, secondo LStr, e contemporaneamente trasmesso al Cantone per l'avviso cantonale (da formulare in linea di principio entro 30 giorni). Eventuali opposizioni saranno evase dallo stesso Municipio contestualmente alla decisione formale di approvazione del progetto. Eventuali ulteriori ricorsi contro la decisione del Municipio saranno evasi dal Consiglio di Stato.

10. Disegno di risoluzione

Il Municipio e la Cancelleria comunale sono a disposizione per ogni completamento d'informazione che potrà occorrere in sede di esame e discussione.

Nel mentre, vi proponiamo, Signori Presidente e Consiglieri comunali, di

r i s o l v e r e:

- 1. È approvato il progetto stradale inerente la moderazione e il rifacimento di via Santa Margherita;**
- 2. È stanziato un credito d'investimento di CHF 600'000.00 per la moderazione e rifacimento di via Santa Margherita;**
- 3. Al Municipio è dato mandato di prelevare i contributi di miglioria al 70% sulla spesa determinante per la realizzazione delle opere di moderazione del traffico e rifacimento di via Santa Margherita;**
- 4. Il credito d'investimento andrà iscritto nel conto investimenti del Comune. Lo stesso dovrà essere utilizzato entro il 31 dicembre 2023.**

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco

Simone Castelletti

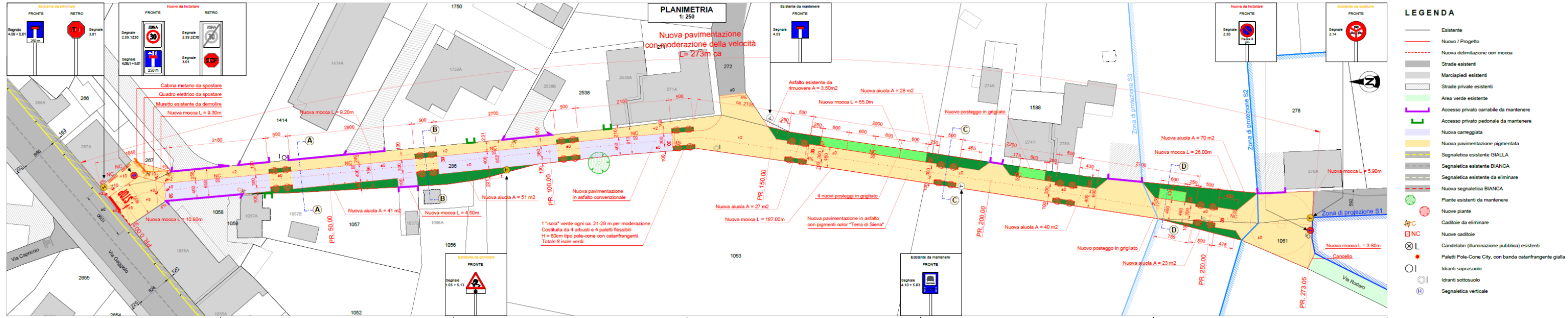
Il Segretario

Claudio Currenti

All.: Planimetria del progetto stradale (formato più grande per visione presso la Cancelleria comunale)

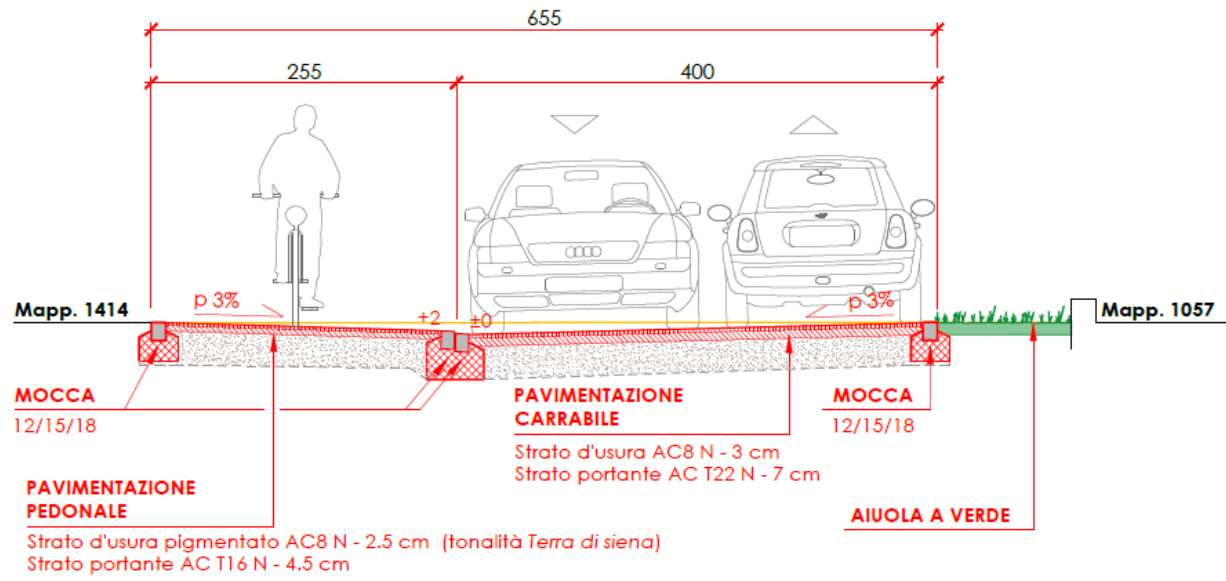
Sezioni tipo

Planimetria generale del progetto stradale



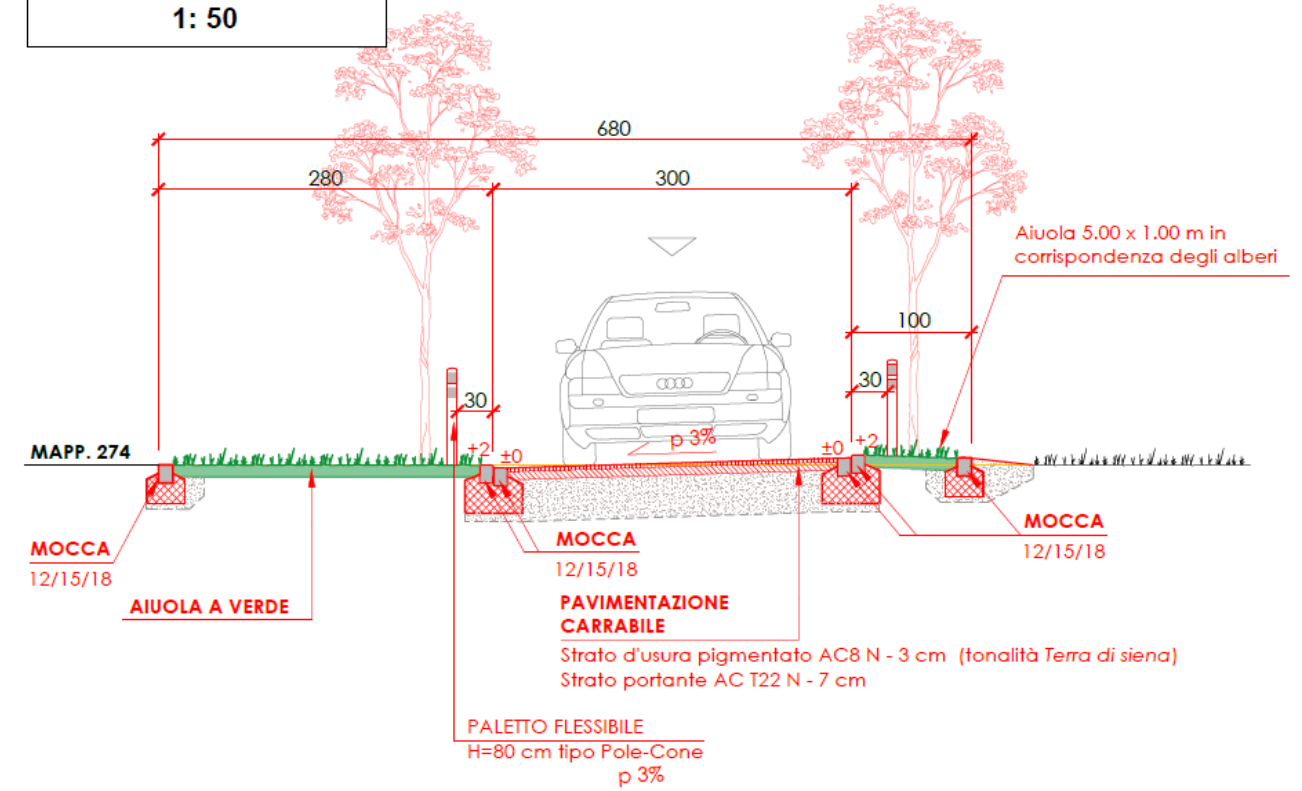
SEZIONE A-A

1: 50



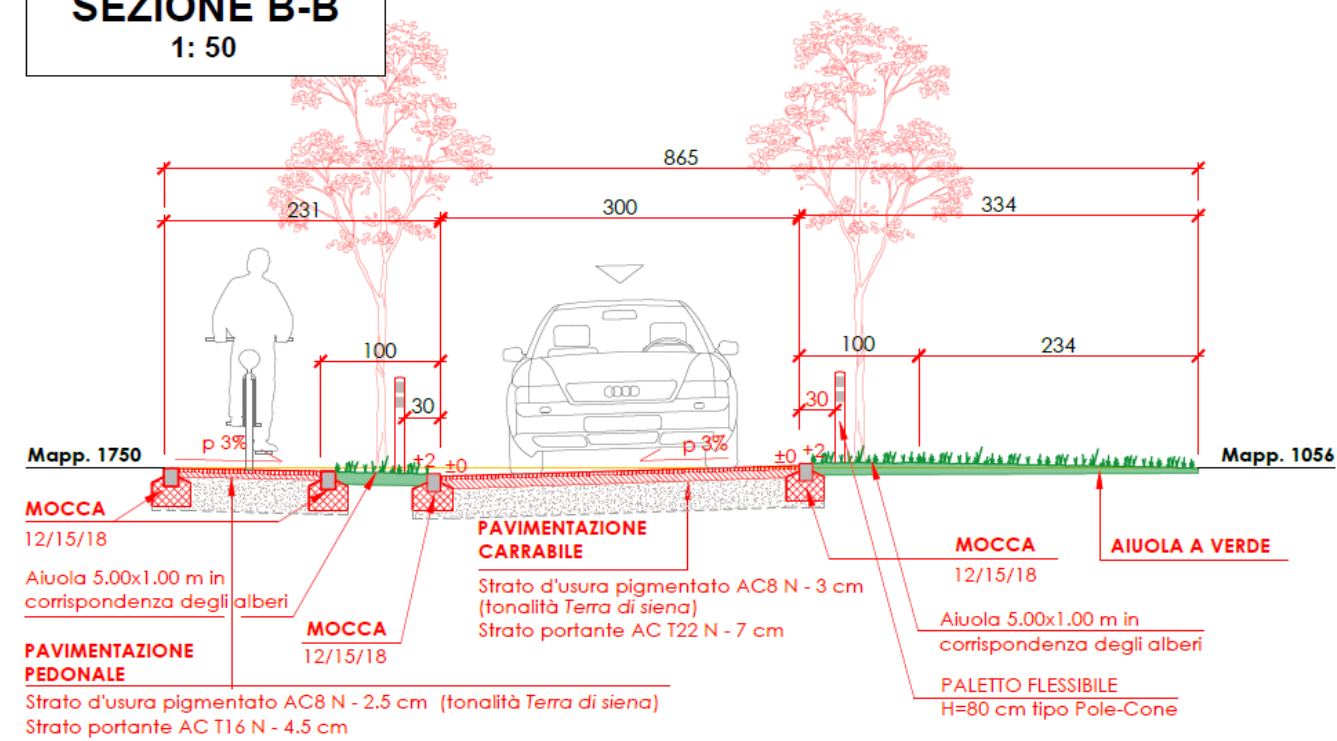
SEZIONE C-C

1: 50



SEZIONE B-B

1: 50



SEZIONE D-D

1: 50

