



**COMUNE DI STABIO  
MUNICIPIO**

Stabio, 25 gennaio 2022

Al  
**CONSIGLIO COMUNALE**  
di  
Stabio

*Risoluzione municipale n. 349 del 24 gennaio 2022*

*Per esame alle Commissioni Gestione e Opere pubbliche*

**MESSAGGIO MUNICIPALE N. 02/2022**

Chiedente lo stanziamento di un credito d'investimento di CHF. 1'780'000.00 (IVA inclusa) per la realizzazione della strada di collegamento tra via Vite e via Baragge

---

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

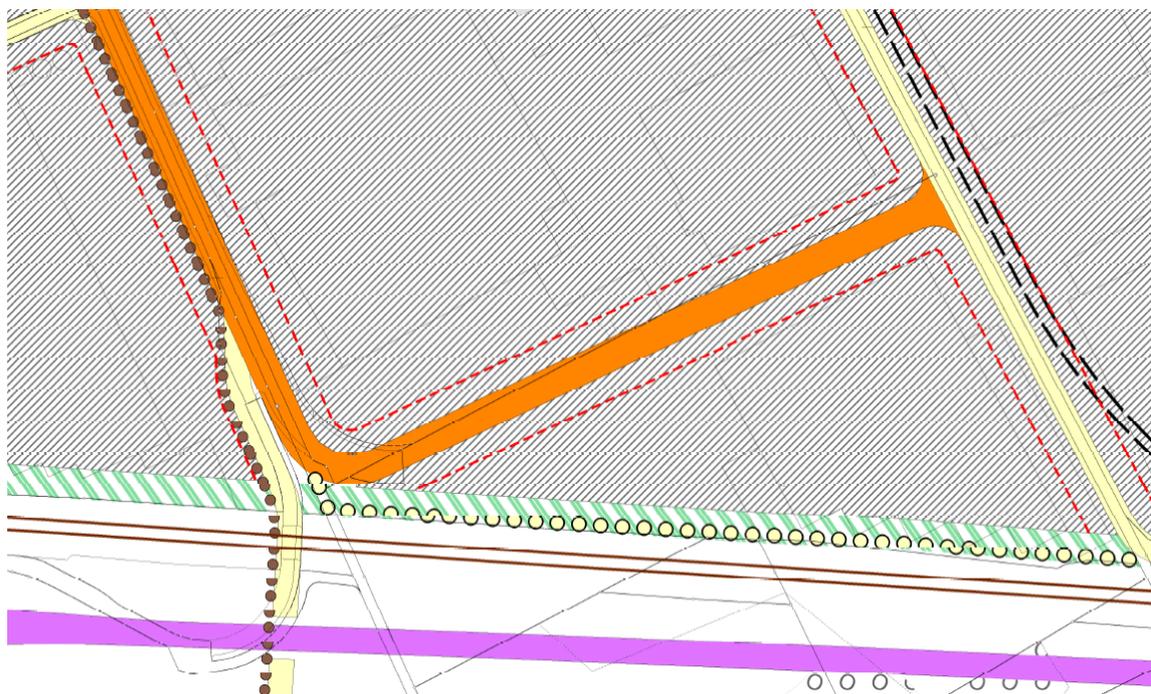
Con il presente messaggio l'Esecutivo comunale intende chiedere lo stanziamento di un credito d'investimento di CHF. 1'780'000.00 per la realizzazione della strada di collegamento tra via Vite e via Baragge, la sistemazione dell'intersezione di via Baragge con la strada cantonale e la sistemazione di via Baragge per una lunghezza di 70 ml in corrispondenza dell'intersezione con la nuova strada di collegamento.

## 1. Premessa

Il Municipio nel mese di gennaio 2020 ha dato mandato a uno studio d'ingegneria di presentare un progetto definitivo per la continuazione dell'urbanizzazione del comparto della zona industriale ovest, specificatamente la strada di collegamento tra via Vite e via Baragge. Il progetto definitivo è stato consegnato nel mese di ottobre 2021.

## 2. Situazione pianificatoria

Qui di seguito la rappresentazione grafica:



La strada di collegamento è un'arteria stradale di raccolta che collega via Vite con via Baragge. Il PR prevede un calibro di 10 ml composto da 7 ml di carreggiata stradale e da due marciapiedi di 1.50 ml.

In via Baragge il PR prevede un calibro di 7 ml senza marciapiede.

## 3. Obiettivo del Municipio

L'obiettivo del Municipio, oltre a quello di migliorare la sicurezza stradale, è completare l'urbanizzazione principale del comparto industriale ovest. In questo modo il comparto avrà un unico accesso camionale da via Vite e l'intersezione di via Baragge con la strada cantonale sarà declassata, come previsto dal PR e potrà essere utilizzata unicamente dal traffico veicolare leggero, in particolar modo per permettere l'accesso al parcheggio situato a lato della strada.

#### **4. Descrizione del progetto stradale**

##### *Suddivisione del progetto in lotti*

Inizialmente il Comune di Stabio, in collaborazione con il Cantone, ha realizzato la nuova rotatoria sulla strada cantonale, in corrispondenza di via Vite, e il tratto iniziale di quest'ultima nel 2015.

In un secondo tempo si è proceduto con la realizzazione di via Vite fino a metà curva, intervento concluso nel 2020.

Il nuovo progetto, qui in esame, prevede la realizzazione della nuova strada camionale partendo dalla curva di via Vite fino al raccordo con via Baragge. La zona di manovra oggi esistente per gli autocarri alla fine di via Vite sarà rimossa e verrà realizzato il marciapiede mancante.

Successivamente si procederà con la sistemazione delle singole arterie di via Baragge e via Gerrette come pure della strada di collegamento tra queste due vie.

##### *Considerazioni generali*

Come già attuato nelle strade industriali del comparto est e nel primo tratto della strada industriale di via Vite, si procederà con la realizzazione di una carreggiata stradale di 7 ml, di un marciapiede di 1.50 ml e di una banchina verde di 1.50 ml. La formazione di quest'ultima permetterà in ogni caso successivamente, se sarà ritenuto necessario, di procedere alla realizzazione di un secondo marciapiede come previsto a PR.

Su via Baragge si prevede di sistemare la strada conformemente con quanto previsto a PR (calibro di 7 ml) su una lunghezza di 70 ml per permettere e facilitare in particolar modo l'immissione degli automezzi e degli autocarri da via Baragge verso la strada di collegamento.

In corrispondenza dell'intersezione tra via Baragge e via Gaggiolo si procederà al restringimento della carreggiata su via Baragge tramite la posa di mocche e la creazione di due piccole aiuole: la larghezza tra le aiuole sarà di 2.50 ml. Lo scopo è quello di indirizzare tutto il flusso di veicoli pesanti verso la rotatoria su via Gaggiolo eliminando così l'ingresso e l'uscita da via Baragge e consentire, pur scoraggiando, solo il passaggio delle auto. Questo permetterà di migliorare di molto la sicurezza stradale.

### *Interventi stradali previsti*

Si procederà al risanamento del fondo, alla realizzazione degli strati di transizione e a quelli di fondazione. Il materiale proveniente dagli scavi e ritenuto non idoneo al riutilizzo sarà conferito in una discarica autorizzata.

La pavimentazione in miscela bituminosa sarà realizzata in un primo tempo fino allo strato portante. Trascorso un anno si procederà alla posa del manto d'usura definitivo.

Per la realizzazione del marciapiede saranno posate le necessarie bordure e mocche in pietra naturale e realizzati i necessari ribassamenti per garantire l'accesso ai vari fondi.

La delimitazione verso la banchina verde sarà realizzata con la posa di una mocca di contenimento. Per salvaguardare il bordo della pavimentazione ed evitare che gli autocarri entrino sulla banchina verde, saranno posati dei paletti segnaletici di demarcazione ravvicinati. In corrispondenza dell'accesso esistente al mappale no. 1139 RFD di Stabio la parte di banchina interessata sarà pavimentata.

Su via Baragge saranno posate delle mocche per delimitare il nuovo calibro stradale.

Le scarpate e le superfici a verde saranno finite mediante stesura di uno strato di terra vegetale e in seguito seminate.

Le acque meteoriche saranno raccolte tramite la posa di caditoie e raccordate al collettore. Le stesse confluiranno verso il riale Gaggiolo.

### *Infrastrutture*

Si è già provveduto a posare le infrastrutture necessarie sia al di sotto della nuova strada di collegamento sia su via Baragge. Si prevedono solo dei piccoli interventi sul bauletto elettrico per spostare i pozzi dei candelabri e di conseguenza i relativi tubi a confine con la nuova strada.

### *Illuminazione*

Si procederà all'illuminazione della strada di collegamento.

## 5. Situazione espropriativa

Il progetto prevede l'espropriazione dei seguenti sedimi:

Mappale	Superficie esproprio m2	Superficie occupazione temporanea m2	Indennità per esproprio (275 CHF/mq)	Indennità per occupazione temporanea (0.50 CHF/mq)
1139	50 mq	698 mq	CHF. 13'750.00	CHF. 349.00
1532	130 mq	663 mq	CHF. 35'750.00	CHF. 331.50
1154	2370 mq	1'177 mq	CHF. 651'750.00	CHF. 588.50
1170	0 mq	546 mq	CHF. 0.00	CHF. 273.00

In ambito espropriativo, dottrina e giurisprudenza concordano nel ritenere che il valore venale di un terreno venga di regola stabilito in base al metodo statistico, detto anche comparativo. Secondo questo metodo il valore venale di un fondo viene individuato confrontando i prezzi già soluti nella regione di cui si tratta per analoghi terreni in libere contrattazioni; nel limite del possibile vengono prese in considerazione le contrattazioni attendibili realizzate nell'anno precedente il dies aestimandi. Di eventuali differenze (per forma, situazione, dimensione, possibilità di sfruttamento ecc.) si tiene conto attraverso adeguati aumenti o diminuzioni. In sostanza, il valore corrisponde al prezzo che l'espropriato potrebbe conseguire in una normale contrattazione, rispettivamente alla somma che un numero imprecisato di acquirenti sarebbe disposto a pagare, tenuto conto dei prezzi praticati in zona, corretti e adeguati alle peculiarità dei singoli terreni.

Sulla base di questo metodo il TRAM nel dicembre 2017 ha stabilito l'indennità espropriativa per la realizzazione della strada industriale di via Lische in CHF. 275.00. I terreni presi in considerazione risultavano essere urbanizzati con acqua, energia e evacuazione dei liquami ma con un accesso non adeguato e in posizione meno visibile rispetto ad altri terreni industriali.

La nuova strada di collegamento permette di accedere in sicurezza al comparto industriale ovest, in particolar modo per i fondi situati sulla nuova strada di collegamento come pure per i fondi ubicati in via Baragge e via Gerrette. Oggi il comparto risulta accessibile in modo precario. L'intersezione tra via Baragge e la strada cantonale non è infatti a norma per il transito camionale.

Il Municipio propone per questi motivi un'indennità espropriativa di CHF. 275.00.

Per poter realizzare l'opera occorrerà provvisoriamente occupare una superficie maggiore rispetto quanto espropriato su sedimi privati. È inoltre prevista un'area di cantiere per il deposito di mezzi e materiali. Si prevede un'indennità di 0.50 CHF/mq per tali occupazioni temporanee.

## 6. Credito d'investimento

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

<b>Costi per la realizzazione</b>	<b>Costi totali CHF.</b>
Installazione di cantiere	27'000.00
Movimenti di terra	142'230.00
Strati di transizione e fondazione	120'850.00
Opere di demolizione e ricostruzione	53'000.00
Canalizzazioni	62'050.00
Opere di pavimentazione	333'735.00
Sistemazione banchine, scarpate e fondi privati	17'710.00
Opere a regia	40'000.00
Opere di segnalazione e sicurezza	8'900.00
Onorari di progettazione	96'000.00
Illuminazione	12'000.00
Diversi	45'000.00
<b>Totale opere costruttive</b>	<b>958'475.00</b>
Acquisizione terreni	701'250.00
Occupazioni temporanee e indennizzi	8'000.00
Mutazioni	20'000.00
Procedura di esproprio e diversi	20'000.00
<b>Totale oneri di espropriazione</b>	<b>749'250.00</b>
IVA 7,7%	73'803.00
<b>Costo totale (arrotondato)</b>	<b>1'780'000.00</b>

## 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), che viene imposta alle persone o ai gruppi di persone le cui opere o gli 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%, mentre per le opere di urbanizzazione particolare inferiore al 70% della spesa determinante. Qui di seguito l'art. 7 della Legge sui contributi di miglioria:

*<sup>1</sup>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; se la distinzione tra opere di urbanizzazione generale e particolare non è agevole, può essere stabilita una percentuale media.*

Sulla base dell'art. 7 cap. 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 viene 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 della nuova strada di collegamento, ci troviamo confrontati con una strada di raccolta e quindi con un'opera di urbanizzazione generale. Per questi motivi, il Municipio propone il prelievo quale contributo di miglioria il 60% della spesa determinante, come attuato nelle altre strade realizzate nei comparti industriali.

## **8. Impatto finanziario**

Il Municipio ha ipotizzato un prelievo dei contributi di miglioria 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 miglioria.

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. 21'360.00 e un interesse passivo (2%) di CHF. 14'240.00, per un totale di ca. CHF. 35'000.00.

L'opera comporterà un aggravio in gestione corrente e quindi un maggiore fabbisogno d'imposta di CHF. 35'000.00.

## **9. Procedure**

Il progetto stradale sarà 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 evase dal Consiglio di Stato.

La procedura di prelievo dei contributi di miglioria inizierà una volta cresciuta in giudicato la decisione di approvazione del progetto stradale. Si procederà al prelievo sulla base del preventivo e una volta terminata l'opera sarà richiesto il conguaglio finale sulla base del consuntivo.

## **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 realizzazione della nuova strada di collegamento tra via Vite e via Baragge;**
- 2. È stanziato un credito d'investimento di CHF. 1'780'000.00 per la realizzazione della nuova strada di collegamento tra via Vite e via Baragge;**
- 3. Per l'esproprio formale delle superfici dei mappali no. 1139, 1532, 1154, 1170 RFD di Stabio necessarie per la realizzazione della nuova strada di collegamento è concessa un'indennità espropriativa di 275.00 CHF./mq per un totale di CHF. 701'250.00;**
- 4. Al Municipio è dato mandato di prelevare i contributi di miglioria al 60% sulla spesa determinante per la realizzazione dell'opera;**
- 5. Il credito d'investimento di cui al punto 2 andrà iscritto nel conto investimenti del Comune. Lo stesso dovrà essere utilizzato entro il 31 dicembre 2024.**

### **PER IL MUNICIPIO**

**Il Sindaco**

Simone Castelletti

**Il Segretario**

Claudio Currenti

All.: - Planimetrie del progetto stradale (formato più grande per visione presso la Cancelleria comunale);  
- Sezioni tipo;  
- Piano degli espropri.

