

All'On.do
Consiglio comunale
Balerna

MM 10 / 2013 Richiesta di un credito complessivo di Fr. 1'440'000.-- per le opere di sistemazione stradale, moderazione del traffico e riqualifica urbana delle strade e degli spazi pubblici in centro paese (via San Gottardo, via Stazione, via Municipio e via Carlo Silva)

Signor Presidente,
Signore e Signori Consiglieri,

con il presente Messaggio il Municipio intende sottoporvi il progetto di riqualifica della zona centrale del paese, con l'obiettivo di renderla maggiormente a misura d'uomo e di migliorare la qualità di vita in questo comparto, in particolare tramite interventi di moderazione del traffico, di messa in sicurezza, di agevolazione della mobilità lenta, di ampliamento degli spazi aggregativi per la popolazione e di valorizzazione degli aspetti urbanistico-architettonici.

Quello che vi proponiamo è un progetto globale, che considera sia gli interventi su via San Gottardo sia sulle strade comunali laterali (via Stazione, via Municipio e via Carlo Silva) e che tiene conto delle indicazioni emerse in occasione della presentazione del precedente Messaggio, poi ritirato, che si riferiva ad una soluzione prevalentemente tecnica sulla sola via San Gottardo.

Il nuovo progetto nel suo insieme è stato rielaborato e completato, grazie anche alla consulenza dell'arch. Massimo Cattaneo per gli aspetti urbanistico-architettonici, dell'arch. Federica Corso Talento per quelli riguardanti la mobilità lenta e i percorsi casa-scuola, nonché dell'Ufficio prevenzione infortuni (UPI), i quali si sono affiancati al progettista designato dal Cantone ing. Fabio Bianchi.

Pur non essendo possibile eliminare l'importante traffico di transito che quotidianamente attraversa l'abitato, si è cercato di far in modo che questo traffico diventi maggiormente ospite e non più protagonista nel contesto urbano del centro paese.

Parallelamente grande attenzione è stata prestata alla sicurezza dei pedoni, in particolare di quelli più vulnerabili quali anziani, bambini e disabili.

La creazione di un marciapiede continuo e di maggiori dimensioni rispetto agli attuali, permetterà degli spostamenti sicuri fra i luoghi chiave del centro paese come il Municipio, le

scuole elementari, medie e dell'infanzia, la posta, la chiesa, il negozio di alimentari, la banca, la farmacia e i diversi esercizi pubblici e commerci presenti nella zona centrale.

Alfine di migliorare la vivibilità e le possibilità di aggregazione, gli spazi a disposizione della popolazione davanti al Palazzo municipale e alla chiesa Collegiata, verranno ridisegnati e ampliati.

E' inoltre prevista una nuova pavimentazione omogenea che creerà un collegamento ottico e unitario tra questi due importanti punti di riferimento.

La riqualifica si completa con una nuova e moderna illuminazione a risparmio energetico (LED), con la posa di un manto stradale fonoassorbente e con interventi di riordino e rinnovo dell'arredo urbano.

Il costo complessivo di tutte le opere assomma a Fr. 2,49 mio., di cui Fr. 1,44 mio. a carico del Comune, importo che potrà essere ulteriormente ridotto grazie ai contributi della Confederazione in base al Piano d'agglomerato PAM1, nel cui ambito il progetto è inserito, ma che potranno essere confermati solo al momento in cui il progetto stesso avrà completato tutte le fasi di approvazione e di concessione del credito.

In caso di ottenimento del sussidio federale completo, sia sulle parti cantonali sia su quelle comunali, l'onere netto a carico del Comune si ridurrebbe a Fr. 0,98 mio.

Per l'esecuzione di tali opere, il Consiglio comunale aveva negli scorsi anni per altro già accantonato un importo di Fr. 0,43 mio. Rimarrebbe in definitiva un onere residuo di Fr. 0,55 mio.

Evidenziamo come, per facilità di lettura, gli importi sopra menzionati sono stati arrotondati, mentre per le cifre esatte e di dettaglio rinviamo ai capitoli che seguono.

Per quanto riguarda le opere di competenza comunale, un particolare occhio di riguardo è stato posto all'aspetto del contenimento dei costi, ricercando soluzioni costruttive e materiali semplici, che grazie a un'accurata progettazione di dettaglio e a una visione d'insieme delle aree d'intervento permetteranno di ottenere comunque risultati tangibili.

Desideriamo altresì sottolineare come il progetto non pregiudichi in alcun modo eventuali ampliamenti futuri, in particolare per quanto riguarda una possibile sistemazione anche dell'area circostante l'Ossario, che necessita tuttavia di ulteriori approfondimenti e di altre risorse finanziarie. Il Municipio ritiene comunque che, in tempi ragionevoli, anche gli interventi in tale comparto debbano essere oggetto di specifica progettazione.

ISTORIATO

Il traffico veicolare importante che transita sulla strada cantonale è da sempre fonte di preoccupazione per il nostro Comune che a più riprese ha sollecitato le autorità cantonali competenti, affinché intervenissero su via San Gottardo per migliorare la situazione.

A suo tempo il Cantone elaborò un progetto d'intervento per la messa in sicurezza e moderazione del traffico da realizzarsi in tre fasi distinte.

La prima fase prese avvio nel dicembre 1999 con il voto del Consiglio Comunale di un primo credito di Fr. 380'000.-- quale contributo alle opere necessarie su un primo tratto di via San Gottardo, e più precisamente da Mezzana all'incrocio con via Monte Generoso.

Nel giugno 2006 fu stanziato un secondo credito di Fr. 152'625.-- quale contributo alla sistemazione dei marciapiedi sul tratto che va dall'incrocio con via Monte Generoso fino a quello con Strada Regina.

Dopo la realizzazione delle prime opere venne avviata dal Cantone la progettazione della "Sistemazione stradale e moderazione del traffico" del tratto di via San Gottardo nel centro del paese.

Dopo laboriose discussioni e trattative, condizionate anche da un cambio del progettista incaricato dal Cantone, nel 2010 il Dipartimento del Territorio consegnò il progetto definito "Variante comunale" elaborato in collaborazione con lo Studio dell'ing. Fabio Bianchi di Balerna.

Il progetto aggiornato sostanzialmente si limitava ad una sistemazione stradale e moderazione del traffico. Su tali base venne allestito il Messaggio municipale no. 8/2010, poi ritirato al fine di poter rielaborare il progetto tenendo conto dei suggerimenti emersi in fase di presentazione pubblica e di esame da parte delle Commissioni del Consiglio comunale.

Nel corso dell'anno 2011 il Municipio decise quindi di procedere alla rielaborazione del progetto, affiancando al progettista cantonale ing. Fabio Bianchi due consulenti nelle figure dell'architetto Massimo Cattaneo di Balerna per gli aspetti urbanistici e l'arch. Federica Corso Talento, progettista del Piano di mobilità scolastica, per quelli legati alla mobilità lenta. Questa nuova fase di progettazione, che ha richiesto un lungo lavoro, vista la necessità di approfondire tutti i temi critici e di coinvolgere man mano le diverse istanze d'esame cantonale per far sì che gli indirizzi progettuali trovassero un preconsenso, è sfociata nell'invio al Dipartimento del Territorio, nel corso del mese di settembre 2012, di un nuovo progetto di massima. Il progetto comunale ha trovato il preliminare avallo cantonale, permettendo così al Municipio di proseguire e presentare in più occasioni gli intenti progettuali ai diversi interessati a livello comunale.

A tal proposito ricordiamo gli incontri dedicati ai Consiglieri comunali, al Consiglio parrocchiale per gli aspetti che coinvolgono il sagrato, ai commercianti con attività prospicienti la piazza ed infine alla popolazione con la serata pubblica del 13 giugno 2013. L'esito delle presentazioni ha permesso al Municipio di raccogliere i primi positivi riscontri sulle scelte progettuali effettuate.

Nel corso del mese di maggio 2013 il Municipio ha trasmesso nuovamente al Dipartimento del Territorio il progetto, chiedendo di farlo proprio e quindi di proseguire nell'iter di progettazione definitiva e di approvazione. Richieste accolte dalla Divisione delle costruzioni del Dipartimento del Territorio che a poi incaricato lo studio ing. Fabio Bianchi dell'allestimento del progetto definitivo che ora vi sottoponiamo.

Sulle principali scelte progettuali si evidenziano in particolare i seguenti aspetti.

CONCETTO URBANISTICO-ARCHITETTONICO

Il vero senso di questo progetto, ed anche il suo valore, è quello di trattare il tema in un'ottica globale, considerando tutti gli aspetti che riguardano lo spazio urbano del centro paese, alla ricerca di una soluzione comune a tutte le tematiche ed in favore di tutti gli utenti.

Non si tratta solo di un vezzo architettonico-urbanistico fine a se stesso, ma di una proposta pratica, necessaria per non dire indispensabile, al fine di rientrare nei parametri della sicurezza e delle normative per uno spazio di questo genere.

I concetti di base sono così riassumibili:

- la messa in sicurezza dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali;
- la gerarchizzazione dei flussi fra la strada principale e le strade laterali, nell'ottica dei passi già intrapresi nel passato (zone 30/20 km/h);
- il declassamento del traffico a statuto di ospite - e non di protagonista - nel contesto del centro paese;
- la riorganizzazione dei parcheggi e delle soste dei mezzi pubblici e privati;
- la valorizzazione dei due spazi pubblici principali (aree antistanti il Municipio e la Collegiata).

I mezzi messi in atto per raggiungere lo scopo sono semplici e pratici:

- la traslazione del campo stradale verso valle per consentire un allargamento del marciapiede e dei due spazi pubblici sul fronte opposto (lato chiesa-Municipio);
- la creazione di una quota unica e continua degli spazi pedonali e del campo stradale, con gli accessi verso le strade laterali marcati con leggere rampe;
- la posa di una pavimentazione differenziata fra zone pedonali, spazi pubblici e corsie dedicate al traffico veicolare, con l'inserimento di delimitazioni e segnaletiche minime.

La realizzazione di questi interventi comporta l'eliminazione di 7 parcheggi a lato della corsia nord-sud, che peraltro non rispondono più agli attuali requisiti di sicurezza, in quanto in particolare l'uscita e l'ingresso dai veicoli avvengono direttamente dalla corsia stradale.

Il progetto prevede tuttavia la realizzazione di 2 nuovi stalli, perfettamente a norma di sicurezza, per soste di breve durata, ciò che dovrebbe assicurare ai commerci presenti lungo l'asse stradale anche l'afflusso di clientela semplicemente in transito (vendite d'impulso).

D'altro canto è intenzione del Municipio ampliare il posteggio esistente a lato del cimitero, così da meglio rispondere al fabbisogno di stalli a servizio del centro paese.

PROGETTI STRADALI

Sulla base delle relazioni tecniche accompagnanti il progetto stradale cantonale e il progetto comunale delle vie laterali allestiti dallo studio ing. Fabio Bianchi sono evidenziati i principali aspetti progettuali.

Progetto urbanistico – architettonico

L'obiettivo principale è quello di creare un contesto urbano confacente alla struttura ed alla vivibilità del centro del Comune di Balerna, modificando alcuni aspetti e migliorando al contempo la gestione e la sicurezza del traffico di transito e la sicurezza dei pedoni. In questo modo migliorerà la relazione funzionale tra i due lati dell'abitato.

Questo nuovo progetto, grazie alla consulenza architettonica dell'Architetto Massimo Cattaneo, non trascura l'estetica negli interventi proposti avendo quale risultato una valorizzazione urbanistica del centro paese.

Obiettivo non trascurabile è quello di proporre degli interventi di miglioria che siano economicamente sopportabili per le parti chiamate a contribuire al finanziamento dell'opera.

Viabilità

Il tratto di strada cantonale risulta molto sollecitato dal traffico stradale di transito, in quanto via di comunicazione d'interesse non solo regionale, bensì cantonale. Il flusso di traffico TGM (Traffico giornaliero medio) è nell'ordine di 19'000 veicoli / giorno. La carreggiata è attualmente larga 8,00 metri nel tratto rettilineo con degli allargamenti nei tratti in curva.

In questo breve tratto di strada sono presenti numerosi accessi alle vie comunali laterali e alle proprietà private adiacenti, nonché i parcheggi laterali longitudinali che influenzano in maniera negativa sulla fluidità e la sicurezza del traffico e degli utenti che li utilizzano.

La mobilità pedonale, d'importanza fondamentale per il Comune di Balerna vista la presenza nelle zone adiacenti dei principali servizi comunali (scuole, asilo, chiesa, casa anziani, cimitero, ufficio postale, banca, farmacia, negozio di alimentari, locali pubblici, ecc.), risulta molto penalizzata in quanto i percorsi principali sono costituiti da marciapiedi discontinui e da attraversamenti pedonali non perfettamente conformi alle direttive di sicurezza in vigore.

L'obiettivo principale è di moderare la velocità del traffico di transito migliorandone la sicurezza e di dare importanza e accrescere la sicurezza della viabilità pedonale, fulcro dell'interesse comunale.

Per moderare il traffico di transito veicolare sono previste le seguenti misure:

- restringimento ottico della carreggiata nel tratto centrale dell'intervento;
- sopraelevazione generale del campo stradale con delle rampe situate ad inizio e fine del tratto oggetto dell'intervento;
- inserimento di una fascia multifunzionale al centro della carreggiata per favorire le manovre di svolta e di innesto nelle vie laterali comunali con conseguente eliminazione delle corsie di preselezione esistenti;
- spostamento delle fermate della linea dei mezzi pubblici sulle corsie di marcia;
- inserimento di un senso unico di marcia in uscita da via Stazione per l'immissione su via San Gottardo davanti alla Collegiata.

A valorizzare e migliorare la sicurezza del traffico pedonale sono previsti i seguenti interventi:

- miglioramento degli attraversamenti pedonali, rivedendone la loro posizione e adeguandone le caratteristiche tecniche di sicurezza;
- posa di paletti che delimitano visivamente e fisicamente in modo più chiaro le aree pedonali, i marciapiedi e le piazze dalla carreggiata stradale;
- realizzazione degli accessi carrabili alle vie laterali comunali a livello dei marciapiedi e delle aree pedonali in modo da dare la precedenza ai pedoni.

Con le modifiche sostanziali dell'assetto stradale si procede anche al rifacimento completo della sua soprastruttura. I marciapiedi e le aree pedonali saranno anch'essi oggetto di rifacimento completo.

Andamento planimetrico

Il progetto di riassetto viario prevede di intervenire per un tratto lungo circa 300 metri.

Partendo da nord, poco a valle dall'innesto di Strada Regina sulla cantonale, il progetto prevede l'eliminazione del marciapiede esistente a lato della corsia nord-sud posto tra i due accessi a Via Stazione e nel contempo la realizzazione di un nuovo marciapiede sull'altro lato della carreggiata e prospiciente al parcheggio comunale dell'Ossario.

Per fare questo è previsto lo spostamento della carreggiata verso valle. Un nuovo cordolo in calcestruzzo posto sul muro rivestito in pietra è realizzato a protezione del traffico veicolare dal vuoto sottostante.

Proseguendo verso sud, nel tratto rettilineo tra la Collegiata ed il Municipio, si prevede l'eliminazione dei parcheggi longitudinali comunali posti a lato della carreggiata nord-sud in modo da poter spostare la carreggiata esistente di circa 1,50 metri verso valle, ottenendo un ampliamento di entrambe le aree pedonali poste ai lati della carreggiata, nonché un ingrandimento del sagrato antistante la Collegiata.

Davanti al Municipio viene ridefinita la curva esistente, non modificando in modo sostanziale il raggio di curvatura e gli allargamenti di carreggiata esistenti. Oltre la curva, proseguendo verso sud, è prevista l'eliminazione dello spartitraffico rialzato esistente.

Dallo sbocco di via Carlo Silva sulla cantonale e fino al termine del tratto progettato, si prevede l'introduzione di una fascia multifunzionale centrale. La fascia centrale, della larghezza di 1,50 metri, sarà realizzata a livello della carreggiata e avrà lo scopo di separare le due corsie di marcia permettendone la sormonta in caso d'innesto o uscita dalle vie comunali laterali. Il materiale con cui sarà realizzata sarà da precisare successivamente e potrà essere in asfalto con la successiva applicazione di una colorazione in vernice strutturata di colore grigio o in alternativa in calcestruzzo. La scelta dei materiali è limitata dalla necessità di rispettare i requisiti normativi sull'aderenza superficiale, rispettivamente la compatibilità con il servizio invernale.

Andamento altimetrico

Il progetto prevede la sopraelevazione completa della carreggiata stradale con la creazione di una piattaforma rialzata a +8 cm rispetto all'attuale quota viaria, in modo di avere un dislivello con le aree pedonali e i marciapiedi di soli 2 cm.

Trasversalmente si sono mantenute quasi ovunque le pendenze esistenti senza così modificare le quote contro i fabbricati privati, evitando così problemi di adattamento degli accessi e delle soglie.

Sezioni stradali

Le larghezze delle corsie stradali asfaltate lungo il rettilineo tra la Collegiata e il Municipio vengono ridotte a 3,00 metri. La larghezza libera minima richiesta dalle normative, pari a 3,50 metri per il transito di veicoli pesanti, è comunque garantita da una fascia sull'esterno del campo stradale di 30 cm delimitata, per rapporto ai marciapiedi, da mocche in granito e da paletti arretrati, nonché verso il centro dallo spazio utile dato dalla fascia multifunzionale centrale.

Oltre la curva davanti al Municipio, proseguendo verso Chiasso, la sezione stradale prevede delle corsie di larghezza 3,50 metri divise sempre dalla fascia multifunzionale.

A monte, sul tratto che dalla Collegiata va a raccordarsi in direzione di Coldrerio con l'esistente calibro stradale, la larghezza complessiva della carreggiata va da 7,50 metri sino a 6,50 metri al raccordo con l'esistente. Su tale tratto è prevista la demarcazione di due fasce longitudinali laterali colorate a riprende la tipologia esistente a nord del tratto oggetto di intervento.

Accessi e incroci stradali

Gli accessi veicolari alle vie comunali laterali (via Silva, uscita da via Stazione, via Pusterla, via Municipio e via Primavesi) sono stati portati a quota delle aree pedonali. Con questa sopraelevazione anche le immissioni delle strade laterali comunali beneficeranno quindi di un'accresciuta sicurezza. Questi innesti, segnatamente quelli di via Silva, via Stazione e viale Municipio, sono proposti tenendo conto del progetto comunale di sistemazione delle strade comunali.

L'accesso alle citate vie laterali sarà possibile, ad eccezione del senso unico in uscita da via Stazione, da entrambe le direzioni di arrivo dalla strada cantonale. Il salto di corsia sarà permesso dalla fascia multifunzionale che fungerà da corsia di preselezione. Anche uscendo, ad eccezione di via Pusterla che mantiene l'attuale regime circolatorio, sarà possibile imboccare la strada cantonale in entrambe le direzioni.

Il regime circolatorio attuale viene quindi confermato ad eccezione di via Stazione.

Per via Stazione, dopo un'attenta verifica di tutte le possibili varianti, il regime circolatorio viene modificato, eliminando l'attuale possibilità di accesso all'altezza della Collegiata. Su tale tratto viene pertanto introdotto un senso unico in uscita. La modifica permette così di realizzare un vero e proprio marciapiede.

L'accessibilità verso via Stazione viene quindi consentita unicamente più a monte. Per tale ingresso a via Stazione, la modifica della posizione del marciapiede verso valle e lo spostamento di tre posteggi permetterà un miglioramento dell'accessibilità. Gli interventi previsti sono pure volti a garantire l'accessibilità in via Fontana.

Aree pedonali e piazze

Le aree pedonali e i marciapiedi, nonché lo spiazzo antistante il Municipio e il sagrato della Collegiata, saranno separate dal campo stradale da una bordura speciale di larghezza 35 cm e dalla posa di paletti flessibili.

Il sagrato beneficerà di un ampliamento grazie allo spostamento verso valle della carreggiata stradale e sarà valorizzato da una pavimentazione in asfalto con inserti in pietra naturale.

Anche lo spiazzo antistante il Municipio sarà liberato dagli attuali arredi e ridefinito geometricamente, modificando l'aiuola che lo divide dalla strada cantonale; la pavimentazione sarà analoga a quella del sagrato.

Passaggi pedonali

I passaggi pedonali sono stati ridefiniti ottimizzando la loro posizione planimetrica.

Il primo passaggio a nord è stato spostato verso sud di ca. 8,00 m per un suo migliore inserimento nel contesto del nuovo riassetto stradale e viene mantenuto, data la ristrettezza delle carreggiate, senza isola centrale.

L'attraversamento davanti alla Collegiata è stato spostato più a sud, in prossimità della scalinata esistente a lato dell'ufficio postale, poiché la sua attuale posizione non è più necessaria vista l'eliminazione dell'attuale marciapiede. Esso è dotato di una fascia di sicurezza centrale delimitata da isole sopraelevate di protezione.

L'attraversamento davanti all'ingresso di via Pusterla è stato spostato, poiché la posizione attuale non è ottimale, poco più a sud e dotato anch'esso di fascia di protezione.

Al termine dell'intervento stradale, all'altezza del vigneto, sarà predisposta la possibilità futura di realizzare un nuovo attraversamento pedonale con fascia di sicurezza centrale che potrà eventualmente essere demarcato dal Comune previa domanda e autorizzazione cantonale. Tale predisposizione si inserisce anche nel possibile scenario di realizzare un ampliamento del posteggio situato nei pressi del cimitero.

Tutti gli attraversamenti pedonali, sia quelli demarcati che quelli predisposti, sono illuminati in modo conforme alle normative vigenti e sono posizionati in modo da garantire una distanza di visibilità maggiore o uguale ai 55 m previsti dalle normative vigenti.

Vie comunali laterali

In coordinazione con gli interventi previsti sulla strada cantonale, lungo le vie comunali laterali sono previsti degli interventi mirati alla messa in sicurezza dei camminamenti pedonali. In particolare sono previsti i seguenti interventi principali:

Via Carlo Silva

- Introduzione della "Zona 30";
- Formazione di un marciapiede lungo la facciata laterale della chiesa;
- Formazione di un marciapiede tra l'accesso pedonale alla scuola dell'infanzia e il sottopassaggio d'accesso alla Provvida Madre;
- Formazione di un restringimento della carreggiata con passaggio pedonale demarcato all'altezza dell'accesso alla Sala della Nunziatura.

Accessi a via Stazione

- Formazione di un marciapiede continuo dall'accesso nord a via Stazione sino al porticato della casa anziani;
- Inserimento di un senso unico in uscita da Via Stazione e relativa formazione del marciapiede;
- Formazione di una piattaforma rialzata a fruizione mista pedonale-carrabile nella zona antistante la cooperativa popolare per favorire l'attraversamento pedonale;
- Riposizionamento posteggi pubblici.

Via Municipio

- Introduzione della "Zona 30";
- Formazione sul lato opposto al Municipio di un marciapiede continuo fino al nuovo attraversamento pedonale evitando il passaggio degli allievi dietro i posteggi del Palazzo municipale;
- Formazione di un restringimento della carreggiata con passaggio pedonale demarcato all'altezza dell'accesso al piazzale scolastico.

Asfalto fonoassorbente

Sulla carreggiata della nuova strada cantonale è prevista la posa di un asfalto con caratteristiche di fonoassorbenza in linea con quanto previsto dal programma di risanamento fonico della Sezione per la protezione dell'aria, dell'acqua e del sottosuolo del Dipartimento del Territorio.

Illuminazione pubblica

L'illuminazione stradale è stata ripensata integralmente con l'obiettivo di razionalizzarne il disegno e integrando i corpi illuminanti e i loro sostegni nel nuovo concetto architettonico urbanistico progettato.

È prevista l'eliminazione di tutti i corpi illuminanti esistenti, sostegni compresi, e la loro sostituzione con dei nuovi candelabri con luci di tipologia LED posti a lato della corsia nord – sud.

Sottostrutture

Oltre alle opere prettamente stradali, che prevedono il completo rifacimento della soprastruttura stradale, è prevista la completa sostituzione delle condotte dell'acqua potabile (ad-

duzione e distribuzione), potenziate e rinnovate le condotte di competenza dell'AGE (Gas ed elettricità) e anticipati, su alcune brevi tratte, i rinnovi delle opere fognarie previste dal PGS.

Programmazione dei lavori

La realizzazione del progetto è prevista in 18 tappe esecutive, di cui 10 considerano di intervenire con una cantierizzazione esclusivamente diurna mentre 6, per i lavori di pavimentazione, con anche degli interventi in notturna. Dopo almeno 6 mesi dalla fine dei lavori saranno programmate le due ultime tappe per la posa dello strato di pavimentazione finale, la cui esecuzione è prevista esclusivamente in notturna.

Per le tappe di lavoro diurno sarà sempre garantito il doppio senso di marcia sulla strada cantonale mentre per i lavori da realizzarsi in notturna (scarifica dell'asfalto esistente, messa in opera dello strato di sottofondo e degli strati portanti della pavimentazione) il traffico verrà regolato da semafori di cantiere amovibili.

La durata complessiva dei lavori è stimata in circa 13 mesi, di cui ca. 2 da effettuarsi in notturna.

Secondo il crono-programma allestito dal Cantone e accompagnante il progetto degli interventi sulla strada cantonale, dopo l'approvazione del presente Messaggio municipale, la possibile tempistica è la seguente:

- Marzo 2014: Pubblicazioni dei progetti;
- Settembre 2014: Appalto delle opere;
- Marzo 2015: Inizio dei lavori;
- Primavera 2016: Fine dei lavori;
- Dopo almeno 6 mesi dalla fine dei lavori: Pavimentazione finale (tappeto d'usura)

PREVENTIVO DEI COSTI

Nel presente Messaggio municipale sono inserite le voci di costo di competenza del Comune di Balerna relative agli interventi lungo la strada cantonale, la riqualifica degli spazi pubblici al di fuori dai limiti d'opera cantonale, le opere accessorie di illuminazione ed arredo urbano nonché gli interventi di sistemazione delle vie comunali adiacenti.

In particolare il preventivo complessivo si suddivide nelle seguenti voci di costo:

1. Quota di partecipazione comunale ai costi cantonali per gli interventi di sistemazione stradale e moderazione del traffico in centro paese. La quota parte a carico del Comune, ai sensi degli artt. 12 e 13 della Legge sulle strade e la decisione del Dipartimento del Territorio, è stabilita nella misura del 35% e da intendersi quale tetto massimo dei costi.

2. Costi delle opere di competenza comunale riguardanti le migliorie urbanistico-architettoniche del progetto cantonale, inclusa quella degli spazi antistanti il Municipio e la Collegiata.
3. Costi delle opere di competenza comunale riguardanti la sostituzione dell'illuminazione pubblica stradale e l'arredo urbano.
4. Costi delle opere di competenza comunale riguardanti le sistemazioni stradali delle vie laterali (via Stazione, via Carlo Silva e via Municipio).

Nel dettaglio gli importi preventivati, IVA inclusa e con grado di precisione +/- 10%, risultano:

1. Costi interventi di sistemazione stradale e moderazione del traffico in centro paese; base preventivo progetto cantonale Studio d'ingegneria Fabio Bianchi.	Fr. 1'621'484.--		
Partecipazione comunale	Fr. 1'621'484.-- x	35%	Fr. 567'519.--
2. Costi opere di competenza comunale riguardanti le migliorie urbanistico-architettoniche del progetto cantonale, inclusa quella degli spazi antistanti il Municipio e la Collegiata; base preventivo progetto cantonale Studio d'ingegneria Fabio Bianchi.			Fr. 366'933.--
3. Costi opere di competenza comunale riguardanti la sostituzione dell'illuminazione pubblica stradale e l'arredo urbano.			
Illuminazione pubblica	Fr. 65'000.--		
Arredo urbano	Fr. 55'000.--		
Totale arredi			Fr. 120'000.--
4. Costi opere di competenza comunale riguardanti le sistemazioni stradali delle vie laterali (via Stazione, via Carlo Silva e via Municipio); base preventivo progetto comunale Studio d'ingegneria Fabio Bianchi.			
Sistemazione stradale via Carlo Silva	Fr. 107'487.--		
Sistemazione stradale via Stazione	Fr. 199'777.--		
Sistemazione stradale via Municipio	Fr. 68'029.--		
Totale sistemazioni stradali vie laterali			Fr. 375'293.--
5. Arrotondamento			<u>Fr. 10'255.--</u>
Totale complessivo dei costi a carico del Comune			<u>Fr. 1'440'000.--</u>

I costi per le opere di sostituzione delle condotte dell'acqua potabile, da addebitare al Conto investimenti Azienda acqua potabile, e gli anticipi delle opere fognarie di PGS sono oggetto di specifici Messaggi municipali.

FINANZIAMENTO DELLE OPERE

I costi a preventivo sopra indicati sono al lordo dei sussidi messi a disposizione dalla Confederazione nell'ambito del Piano d'agglomerato di prima generazione del Mendrisiotto (PAM 1) che contempla anche le opere di sistemazione e moderazione del traffico in Piazza Tarchini. La partecipazione federale è pari al 35% dei costi d'opera del progetto cantonale; anche per le opere di competenza comunale riguardanti la riqualifica urbanistica-architettonica degli spazi antistanti il Municipio e la Collegiata e la sistemazione delle vie laterali, essendo parte integrante della riqualifica generale, il Dipartimento del Territorio si farà promotore di inserirli nella richiesta finale di finanziamento alla Confederazione.

Oltre ai sussidi federali, a parziale finanziamento delle opere concorre l'accantonamento per investimenti di Fr. 428'678.35, residuo della vendita del terreno al mappale no. 425 RFD Castel San Pietro. Tale vendita fu oggetto, in data 8 novembre 1999, di una risoluzione del vostro consesso che autorizzava l'alienazione del sedime citato e stabiliva al punto "4" che "il provento netto è destinato alla realizzazione d'intervento di moderazione del traffico lungo via San Gottardo (fra Mezzana e l'imbocco nord di Piazza Tarchini) nonché allo studio della sistemazione di Piazza Tarchini e del miglioramento della sicurezza lungo la rete stradale comunale".

L'onere residuo risulta dal calcolo seguente:

Totale complessivo dei costi a carico del Comune		Fr.	1'440'000.--
Sussidio federale PAM1, parte d'opera interventi strada cantonale			
Sussidio PAM1	Fr. 567'519.-- x 35%	Fr.	- 198'632.--
Sussidio federale PAM1, parte d'opera interventi di riqualifica urbanistica-architettonica degli spazi pubblici			
Sussidio PAM1	Fr. 366'933.-- x 35%	Fr.	- 128'427.--
Sussidio federale PAM1, parte d'opera interventi strade comunali			
Sussidio PAM1	Fr. 375'293.-- x 35%	Fr.	- 131'353.--
Accantonamento per investimenti di moderazione del traffico		Fr.	- 428'678.--
Totale onere residuo da finanziare (arrotondato)		Fr.	<u>550'000.--</u>

Come evidenziato nelle premesse, i sussidi federali PAM1 non sono certi e potranno essere confermati solo al momento in cui il progetto avrà completato tutte le fasi di approvazione e di concessione del credito.

Gli interventi previsti non sono annoverabili tra le opere a carattere di urbanizzazione generale o particolare e non procurano uno specifico vantaggio particolare alle singole proprietà immobiliari presenti nell'area. Ritenuto inoltre che i vantaggi apportati sono a beneficio dell'intera collettività le opere non richiedono il prelievo dei contributi in base alla Legge cantonale sui contributi di miglioria.

L'Esecutivo reputa che non vi siano conseguenze finanziarie rilevanti (art. 164 b LOC). Quale impatto sulla gestione corrente segnaliamo unicamente l'ammortamento economico decrescente, da effettuare conformemente ai tassi prescritti dalla LOC.

L'incarto del progetto definitivo, accompagnato dall'intera documentazione, è a disposizione presso l'Ufficio tecnico.

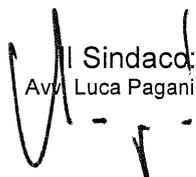
Pertanto, sulla base delle considerazioni esposte, e restando a vostra disposizione per eventuali informazioni che vi dovessero necessitare, vi invitiamo a voler

risolvere:

1. E' concesso un credito di Fr. 570'000.-- per la partecipazione comunale ai costi cantonali per gli interventi di sistemazione stradale e moderazione del traffico in centro paese.
2. E' concesso un credito di Fr. 490'000.-- per la riqualifica urbanistica-architettonica degli spazi antistanti il Municipio e la Collegiata, la sostituzione dell'illuminazione pubblica stradale e l'arredo urbano.
3. E' concesso un credito di Fr. 380'000.-- per le sistemazioni stradali delle vie laterali (via Stazione, via Carlo Silva e via Municipio).
4. Gli investimenti saranno addebitati ai conti investimenti del Comune.
5. I sussidi federali PAM 1 andranno in deduzione degli investimenti.
6. Il credito deve essere utilizzato entro il 31 dicembre 2017.

Con perfetto ossequio.

PER IL MUNICIPIO


Il Sindaco:
Avv. Luca Pagani




Il Segretario:
Roberto Mazzola

Messaggio demandato alle commissioni della Gestione e delle Opere Pubbliche

Allegati: Piano di situazione architettonico-urbanistico