



Balerna, 11 maggio 2022

MM 10/2022

**Richiesta di un credito di Fr. 310'000.-- per la riqualifica
di Via Stazione e Via Favre**

RM 513/10.05.2022

All'On.do
Consiglio comunale
Balerna

Signora Presidente,
Signore e Signori Consiglieri,

Con il presente Messaggio si porta all'attenzione del vostro consesso la richiesta di un credito per la riqualifica di Via Stazione e di Via Favre, da realizzare congiuntamente al rinnovo delle pavimentazioni stradali previste all'interno degli interventi programmati nell'ambito del credito quadro oggetto del Messaggio municipale MM 26/2021.

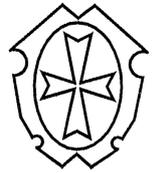
1. Premessa

Via Stazione e Via Favre sono due delle strade comunali per le quali il Progetto di risanamento fonico degli assi stradali cantonali e comunali del Mendrisiotto e Basso Ceresio del 2018 richiede un intervento d'adeguamento dal profilo fonico, mediante la sostituzione degli asfalti con quelli fonoassorbenti.

Considerata pertanto la necessità del completo rifacimento del manto stradale, il Municipio si è chinato sull'opportunità di rivedere completamente la sistemazione di Via Stazione e Via Favre, così da risolvere alcune criticità riscontrate con l'attuale configurazione stradale.

Ci si è pertanto prefissati l'obiettivo di ricercare delle soluzioni che permettano di:

- Rivedere il concetto di Zona 30 in quanto le misure realizzate nel 2006, con un investimento contenuto, non rispondono appieno alle esigenze odierne di moderazione del traffico.
- Ricercare la continuità dei percorsi pedonali così da assicurare lungo tutto il tracciato un'adeguata sicurezza dei pedoni.
- Ricercare dei punti di attraversamento in sicurezza del campo stradale.
- Inserire degli ulteriori elementi di rallentamento del traffico.
- Migliorare l'assetto urbanistico delle due vie, prendendo spunto dall'ottimo risultato raggiunto con gli interventi di riqualifica effettuati in Centro paese.



Il Municipio ha così richiesto allo Studio d'ingegneria Fabio Bianchi & Associati SA l'elaborazione di un progetto di massima che andasse a risolvere i vari temi sopra elencati.

Il progettista, che si è avvalso anche della consulenza dello Studio Architetti Associati Cattaneo Birindelli per gli aspetti urbanistici, ha presentato al Municipio un progetto di massima generale degli interventi, che comprendeva la riqualifica di Via Stazione (a partire dal restringimento presso il Centro degli anziani) e Via Favre, nel suo tratto sino al sottopasso ferroviario.

Il progetto di massima contemplava pure degli interventi lungo il tratto pianeggiante di Via Stazione parallelo al parcheggio FFS Park & Rail.

Su quest'ultimo tratto stradale, il progetto di massima prevedeva d'intervenire con il restringimento del campo stradale, sino a renderlo unidirezionale, così da poter inserire un nuovo marciapiede che costeggiasse il Park & Rail. Oltre al nuovo marciapiede si proponeva di rivedere la sistemazione dell'area di parcheggio comunale antistante la Stazione FFS e veniva anche abbozzato il possibile collegamento pedonale che mettesse in relazione la Stazione FFS con il punto d'arrivo/partenza del prospettato lift inclinato.

Al fine di concentrare nel breve termine gli sforzi sui tratti stradali che presentano le maggiori criticità viarie, il Municipio ha deciso nella fase di affinamento del progetto, che ora vi sottoponiamo, di escludere gli interventi nella parte pianeggiante di Via Stazione.

Essi, se pur concettualmente validi, sono considerati per il momento di minor priorità, rispettivamente da realizzarsi una volta terminati i lavori di rinnovo della Stazione FFS e una volta conclusa la fase di progettazione, o realizzazione, del lift inclinato. Questo permetterà di avere una sistemazione finale del comparto coerente in tutti gli aspetti (circolazione veicolare, sistemazione posteggi e collegamenti pedonali). Anche a livello di risanamento delle sottostrutture e delle pavimentazioni stradali previste nell'ambito del credito quadro (Messaggio municipale 26/2021) gli interventi in questo settore sono posti quali ultime opere da realizzare, proprio per tener conto dei possibili sviluppi nel comparto.

Sempre in fase di analisi del progetto di massima di riqualifica, si è chiesto al progettista di prevedere delle misure di moderazione del traffico nella zona 30 in Via Prada e in particolare delle misure semplici per migliorare la percorrenza dei pedoni lungo tale tratto stradale.

Il progetto definitivo che vi sottoponiamo per esame e approvazione riguarda pertanto i tratti stradali di:

- Via Stazione: tratta Restringimento Centro degli anziani – Incrocio con Via Favre.
- Via Stazione: tratta Incrocio con Via Favre – Accesso Via Stazione, sino ad intercettare il camminamento pedonale che scende da Via San Gottardo.
- Via Favre: tratta Incrocio con Via Stazione – Sottopasso FFS



2. Descrizione degli interventi

Per la descrizione di dettaglio delle varie scelte tecniche progettuali si rimanda anche alla relazione tecnica accompagnante il progetto definitivo allestito dal progettista e disponibile per consultazione presso l'Ufficio tecnico comunale.

Di seguito invece si riprendono i concetti e le scelte progettuali più significative degli interventi proposti.

2.1 Concetto urbanistico

Il progetto riprende le tipologie d'intervento realizzate lungo le strade collaterali del Centro Paese e meglio in Via Stazione (parte alta), Viale Municipio e Via Silva.

Questo in particolar modo per la tipologia di marciapiede proposto, che prevede sia per i tratti realizzati a nuovo sia per quelli esistenti un'esecuzione tipica a doppia mozza, con dislivello di + 2 cm tra la quota del campo stradale e il camminamento.

A rimarcare due punti significativi presenti all'interno del comparto di Via Stazione, si propone di sottolinearli con una pavimentazione in dadi di granito.

Il primo punto è situato all'altezza del restringimento, che viene confermato, dello sbocco della Salita Don Mütter con Via Stazione.

La carreggiata stradale viene mantenuta in asfalto (nuovo asfalto fonoassorbente), mentre i camminamenti a lato vengono ripavimentati in dadi. In questo modo si vuole sottolineare, anche otticamente con la differenziazione della pavimentazione, il punto di attraversamento del campo stradale e l'entrata nel Nucleo storico.

Punto d'attraversamento particolarmente importante perché mette in collegamento il percorso pedonale proveniente dal porticato sottostante il Centro degli anziani, il percorso pedonale proveniente dal Vicolo del Piang, la discesa Don Mütter e il marciapiede di Via Stazione.

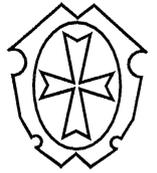
Per il momento si è deciso di mantenere pavimentato in asfalto il tratto di marciapiede all'altezza dello sbocco del Vicolo del Piang su Via Stazione, originariamente progettato anch'esso con una pavimentazione in dadi, onde evitare dei possibili danneggiamenti della pavimentazione in pietra naturale nell'ottica di un possibile accesso di cantiere legato ai lavori di ampliamento e ristrutturazione del Centro degli anziani. Al termine di quest'ultimi sarà sempre possibile riprendere la pavimentazione in dadi di questa esigua superficie, completando così il disegno urbanistico del camminamento pedonale.

Il secondo punto significativo è stato individuato sul ramo "secondario" di Via Stazione che porta alla Stazione FFS, e meglio all'altezza della congiunzione tra il camminamento in arrivo da Via San Gottardo e i due camminamenti che portano alla Stazione FFS. In questo punto, per rimarcare ulteriormente il passaggio di pedoni, la pavimentazione in dadi di granito si estende anche al campo stradale.

2.2 Marciapiedi – Percorsi pedonali

Uno degli obiettivi principali del progetto di riqualifica che ci si è posti è la chiara definizione dei percorsi pedonali, come pure la loro soluzione di continuità.

Lungo Via Stazione, dove già presente il marciapiede, esso viene riconfermato nella sua attuale collocazione (a sinistra scendendo), ma allargato ad almeno 1.20 m nei punti dove ora è più stretto (poco più di 1.00 m appena prima della Cappella di San Giuseppe e poco meno di 1.00 m all'altezza dell'incrocio di Via Prada).



Anche sul resto del tracciato il marciapiede esistente viene allargato mediamente di circa 20 cm, permettendo così una miglior comodità nelle percorrenze pedonali e ottenendo nel contempo un'equivalente riduzione del calibro stradale così da moderare ulteriormente le velocità di percorrenza dei veicoli in transito su Via Stazione.

Un secondo elemento determinante per la percorrenza dei pedoni è la realizzazione di un vero e proprio marciapiede di larghezza 1.50 ml lungo tutta Via Favre, in sostituzione dell'attuale demarcazione stradale (rigatura obliqua in bianco) che a tutti gli effetti non ha la valenza di un vero e proprio camminamento.

A partire dall'incrocio di Via Stazione con Via Favre, il nuovo marciapiede si situa per un primo tratto a sinistra (scendendo), per poi spostarsi sul lato opposto e questo sino a raggiungere il marciapiede presente lungo Via alle Fornaci, appena dopo il sottopasso ferroviario. Il passaggio dei pedoni tra un lato e l'altro dei nuovi marciapiedi avviene in sicurezza grazie al restringimento del campo stradale previsto lungo il rettilineo di Via Favre, indicativamente poco prima dell'accesso carrabile alle 5 villette (civici 2 e 4).

Un terzo elemento è la formazione di un nuovo marciapiede lungo il tratto di Via Stazione che scende verso la Stazione FFS e questo sino ad intercettare il camminamento esistente che porta in Via San Gottardo.

Il tratto riveste una particolare valenza in quanto permette di mettere in sicurezza definitivamente il percorso casa – scuola (linea rossa proveniente dal quartiere Sant'Antonio) dove i pedoni sono ora costretti a camminare sul campo stradale.

Lo spazio per il nuovo marciapiede è ricavato gioco forza con la soppressione dei primi 4 posteggi posti sul lato opposto della via.

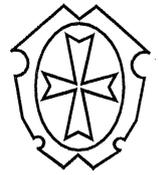
Infine si interviene anche lungo Via Prada inserendo una fascia colorata in rosso porfido, puntualmente protetta da paletti, così da segnalare, oltre alla riduzione ottica del campo stradale, il percorso preferenziale per i pedoni.

Tale soluzione, di facile esecuzione, permette un miglioramento della sicurezza dei pedoni.

2.3 Attraversamenti pedonali

Nei comparti Zona 30 la formazione di passaggi pedonali demarcati è di principio esclusa. Il progetto ha comunque definito dei punti privilegiati dove i pedoni possono attraversare il campo stradale, seppur senza precedenza sul traffico veicolare, in sicurezza e meglio:

- all'altezza del restringimento dello sbocco della Salita Don Mùther con Via Stazione, dove il rialzo e il restringimento del campo stradale, unitamente alla tipologia di pavimentazione con pietra pregiata ai lati indicano all'automobilista una zona di attenzione;
- in corrispondenza dell'incrocio di via Prada con Via Stazione, dove la piattaforma stradale rialzata, che viene confermata, anticipata da due restringimenti puntuali del campo stradale e la formazione di un'area d'attesa per i pedoni in uscita da Via Prada creano le premesse per migliorare le condizioni di attraversamento di Via Stazione;
- in corrispondenza dell'incrocio di via Favre con Via Stazione, dove un'altra piattaforma rialzata del campo stradale e la formazione di un marciapiede continuo, con precedenza dei pedoni, permettono di avere una continuità nelle percorrenze pedonali su marciapiede;
- lungo il rettilineo di Via Favre, dove il deciso restringimento del campo stradale, oltre a moderare il traffico veicolare, permette ai pedoni di attraversare la via in sicurezza;



- lungo Via Stazione (discesa verso la Stazione FFS), dove all'altezza della confluenza dei camminamenti la pavimentazione in dadi del campo stradale indica all'automobilista una zona d'attenzione.

2.4 Moderazione del traffico

La Zona 30 vigente è confermata e l'insieme dei diversi interventi proposti consentiranno di ulteriormente abbassare le velocità di percorrenza lungo Via Stazione e Via Favre.

Le recenti misurazioni delle velocità hanno evidenziato una V85 (velocità media dell'85% dei veicoli in transito) in Via Favre di 37 Km/h (in salita) e 40 Km/h (in discesa), mentre in Via Stazione di 31 Km/h (in salita) e 40 Km/h (in discesa). Su Via Favre e Via Stazione (in discesa) la V85 risulta maggiore al parametro di riferimento per le Zone 30 (37 Km/h) e pertanto delle ulteriori misure di moderazione sono giustificate.

Al fine di migliorare la situazione generale, il progetto prevede le seguenti misure:

- In linea generale i nuovi marciapiedi e l'allargamento di quelli esistenti con una tipologia costruttiva a doppia mozza, come in Centro paese, consentiranno di leggere il tracciato stradale come tipico di una strada di quartiere e non di mero transito, inducendo così i conducenti ad una maggior attenzione nel rispetto della velocità ammessa e dell'utenza del traffico lento.
- Una leggera riduzione della larghezza del campo stradale di Via Stazione, che consente ad ogni modo l'incrocio dei veicoli senza particolari criticità.
- Inserimento di due restringimenti puntuali, ad anticipare l'incrocio rialzato tra Via Prada e Via Stazione, tali da consentire il passaggio dei veicoli unicamente a senso alternato rallentando così ulteriormente le velocità permettendo così di migliorare la sicurezza dell'intersezione.
- Realizzazione di una piattaforma rialzata all'altezza dell'incrocio tra Via Stazione e Via Favre.
- Inserimento di un restringimento del campo stradale lungo il rettilineo di Via Favre, così da portare puntualmente la larghezza di carreggiata a 3.25 ml. In questo punto i veicoli potranno transitare unicamente a senso alternato riducendo sensibilmente le velocità di percorrenza.

Si ritiene che le misure proposte, oltre al deciso miglioramento della sicurezza dei pedoni, possano essere un ulteriore elemento per disincentivare i transiti veicolari non strettamente necessari.

D'altro canto non sono ravvisabili ulteriori misure di moderazione più stringenti in quanto Via Stazione e Via Favre devono comunque poter continuare ad assicurare la percorrenza della linea del servizio del trasporto su gomma e le esigenze di servizio delle aziende presenti nel comparto.

2.5 Segnaletica stradale

Come accennato in precedenza la Zona 30 viene confermata e non sono previste modifiche a livello di segnaletica stradale.

L'unica modifica a livello di regime circolatorio è la soppressione della precedenza da destra all'altezza dell'incrocio tra Via Favre e Via Stazione.

In questo punto si è preferito dare priorità di attraversamento del campo stradale ai pedoni grazie alla realizzazione del marciapiede continuo.



Al termine di Via Prada, nella zona della piazza di giro, verranno realizzati due posteggi in zona blu per la sosta di breve durata a servizio del comparto residenziale.

3 Preventivo dei costi

Innanzitutto si precisa che i costi preventivati e sotto riportati sono da intendere quali supplementi a quelli necessari per il completo rifacimento delle pavimentazioni stradali e già conteggiati nel Messaggio municipale MM 26/2021 “Richiesta di un credito quadro di Fr. 8'500'000.-- per il rinnovo delle pavimentazioni stradali, il risanamento delle canalizzazioni e la sostituzione delle condotte dell'acqua potabile”. Infatti i costi previsti all'interno delle opere del credito quadro considerano il ripristino di Via Stazione e Via Favre come da odierna situazione, senza quindi misure supplementari per il miglioramento delle percorrenze pedonali e della moderazione del traffico.

Il preventivo dei costi (precisione +/- 10 % ai sensi delle Norme SIA) comprende quindi tutti gli interventi descritti nei precedenti capitoli e prevede i seguenti importi di spesa:

111	Lavori a regia	Fr.	10'000.00
112	Prove	Fr.	2'500.00
113	Impianto di cantiere	Fr.	12'500.00
117	Demolizione e rimozioni	Fr.	6'400.00
211	Lavori di scavo e movimenti di terra	Fr.	18'500.00
222	Delimitazioni, selciati, lastricati	Fr.	90'700.00
223	Pavimentazioni e rifacimento di strade	Fr.	64'300.00
237	Evacuazione acque	Fr.	13'200.00
282	Segnaletica verticale	Fr.	2'400.00
286	Segnaletica orizzontale	Fr.	7'500.00
	Imprevisti	Fr.	2'000.00
	Totale opere costruttive	Fr.	230'000.00
	Onorari di progettazione	Fr.	58'000.00
	Totale parziale	Fr.	288'000.00
	IVA 7.7 %	Fr.	22'176.00
	Arrotondamento	Fr.	-176.00
	Totale finale	Fr.	310'000.00

3.1 Incidenza sul conto economico

Riferimento al Preventivo 2022

L'investimento figura nel preventivo degli investimenti 2022 del Comune.

Incidenza sul conto economico

Per il calcolo dell'incidenza sul conto economico (gestione corrente) si adottano i seguenti parametri:

Tasso d'interesse: 1% calcolato sul valore residuo teorico del debito (calcolato sulla base di un ipotetico rimborso annuo equivalente all'ammortamento del saldo a bilancio).



Ammortamento: classificato secondo le nuove disposizioni legali definite dall'art. 165 Legge Organica Comunale (LOC) e dal relativo art. 17 del Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei comuni (RGFCC) e calcolato, a quote costanti in base alla natura e alla durata di vita teorica del bene, dall'anno seguente la messa in servizio delle singole opere.

In applicazione delle nuove basi legali e dei principi fissati da MCA2, il calcolo dell'ammortamento dell'investimento oggetto del presente MM è così previsto:

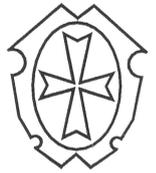
N° conto e descrizione	Costi lordi *	Ricavi lordi	Costo netto	Durata	Amm. annuo
1401.0 - Strade, piazze e vie di comunicazione	310'000.00	---	310'000.00	33	9'394.00

Per quanto riguarda i costi per interessi, essi sono calcolati come costo teorico sul valore residuo del debito e ciò comporta un dato medio annuo di ca. Fr. 1'800.00.

4 Programma di realizzazione

Gli interventi previsti nel presente Messaggio sono strettamente legati a quanto previsto per il completo rifacimento delle pavimentazioni stradali in Via Stazione e Via Favre programmate (Lotto 2) nell'ambito del credito quadro per il rinnovo delle infrastrutture (MM 26/2021).

La programmazione di massima degli interventi del credito quadro prevede d'intervenire sulle due strade a partire orientativamente da metà 2023, con dapprima l'esecuzione della nuova condotta delle acque meteoriche in Via alle Fornaci e Via Favre a partire da fine 2022/inizio 2023 e a seguire nel 2023 i lavori di pavimentazione stradale e di riqualifica oggetto del presente Messaggio.



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

risolvere:

1. È approvato il progetto e il preventivo definitivo per la riqualifica di Via Stazione e Via Favre.
2. E' concesso al Municipio un credito di Fr. 310'000.00 per l'esecuzione delle opere.
3. La spesa è da iscrivere al conto investimenti.
4. Il credito dovrà essere utilizzato entro il 31 dicembre 2025.

Con perfetto ossequio.

Per il Municipio

Il Sindaco:

Avv. Luca Pagani



Il Segretario:

Angelo Russo

Allegati:

- Planimetria generale degli interventi

