

**Messaggio municipale n. 03/2022****Accompagnante la richiesta di**

- **credito di CHF 285'500.00 (IVA 7.7 % compresa) per sistemazione stradale e moderazione del traffico nel quartiere di Ponte Tresa;**
- **credito di CHF 15'000.00 (IVA 7,7% compresa) per le spese generali relative agli onorari e alle procedure di prelievo dei contributi di miglioria.**

Egregio signor Presidente,  
gentili signore ed egregi signori Consiglieri Comunali,

con il presente messaggio vi sottoponiamo la richiesta di credito per l'esecuzione di opere di moderazione del traffico nel quartiere di Ponte Tresa.

**1. INTRODUZIONE**

Visto il costante aumento di traffico sulla rete stradale del Cantone Ticino e che questo aumento spesso si registra in prossimità delle regioni di frontiera, confrontate con importanti volumi di traffico pendolare anche su strade che non dovrebbero subirlo (traffico parassitario), allora Municipio di Ponte Tresa ha incaricato nel 2015 l'Ufficio Tecnico Comunale di elaborare un progetto di moderazione del traffico e messa in sicurezza dei camminamenti pedonali lungo le strade interne al Comune.

Il progetto ha evidenziato che, in particolare lungo la strada cantonale S206 (Via S. Bernardino e Via Purasca) e lungo Via alle Scuole (strada comunale) è presente un problema di sicurezza dei camminamenti pedonali, in buona parte discontinui o inesistenti.

Il Municipio ha quindi sottoposto il progetto ai Servizi cantonali che hanno chiesto un approfondimento dei temi trattati ed un aggiornamento dello studio a livello di pianificazione di massima. In data 6.12.2016 ha poi incaricato lo studio d'ingegneria Francesco Allievi SA per l'elaborazione di un progetto di moderazione del traffico e messa in sicurezza dei camminamenti pedonali lungo Via S. Bernardino, Via Purasca e Via alle Scuole.

Il progetto del 22.9.2017 è stato approvato dal Municipio e quindi trasmesso ai Servizi cantonali per preavviso.

Con lettere del 4.05.2018 e del 7.12.2018 questi hanno condiviso il progetto, chiedendo di consolidare alcuni punti sulla base delle osservazioni riportate nei preavvisi. I documenti sono stati quindi rivisti e l'11 gennaio 2019 l'incarto aggiornato è stato riconsegnato al Municipio.

In data 21 novembre 2019, con risoluzione municipale no. 424/18.11.2019, l'Esecutivo di Ponte Tresa delibera il progetto definitivo per la moderazione del traffico su Via S. Bernardino, Via Purasca e Via delle Scuole allo studio d'ingegneria Francesco Allievi SA.

Il documento definitivo datato 30.06.2020, dopo approvazione da parte del Municipio, è stato trasmesso ai Servizi cantonali per preavviso. Questi hanno chiesto al progettista un complemento relativo alle opere cantonali (modifica a: del 18.09.2020).

In data 01.12.2020 l'Area operativa del Sottoceneri trasmette uno scritto che conferma la condivisione del progetto da parte del Cantone chiedendo nel contempo alcune modifiche scaturite dai preavvisi dei vari Servizi durante la circolazione del progetto.

La parte progettuale si è conclusa in data 17 agosto 2021 con l'approvazione a cura della Divisione delle costruzioni.

I prossimi passi riguardano l'iter di pubblicazione secondo la Legge sulle strade, procedura che è assunta dalla Divisione costruzioni, fatta eccezione del lotto 5 – Via delle Scuole – la cui pubblicazione è di competenza del Comune in quanto proprietario della strada.

## 2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Per l'esposizione delle opere è ripreso quanto indicato nella relazione tecnica annessa al progetto definitivo che qui riassumiamo.

Gli interventi previsti dal presente progetto sono stati suddivisi nei seguenti cinque lotti:

<b>LOTTO 1</b>	Via S. Bernardino
<b>LOTTO 2</b>	Via Purasca (tratta tra intersezioni con Via alle Scuole e Via Monte Oliveto)
<b>LOTTO 3</b>	Via Purasca (tratta tra intersezioni con Via Monte Oliveto e Salita Rocchetta)
<b>LOTTO 4</b>	Via Purasca (tratta tra intersezione con Salita Rocchetta e Via ai Ronchi)
<b>LOTTO 5</b>	Via alle Scuole

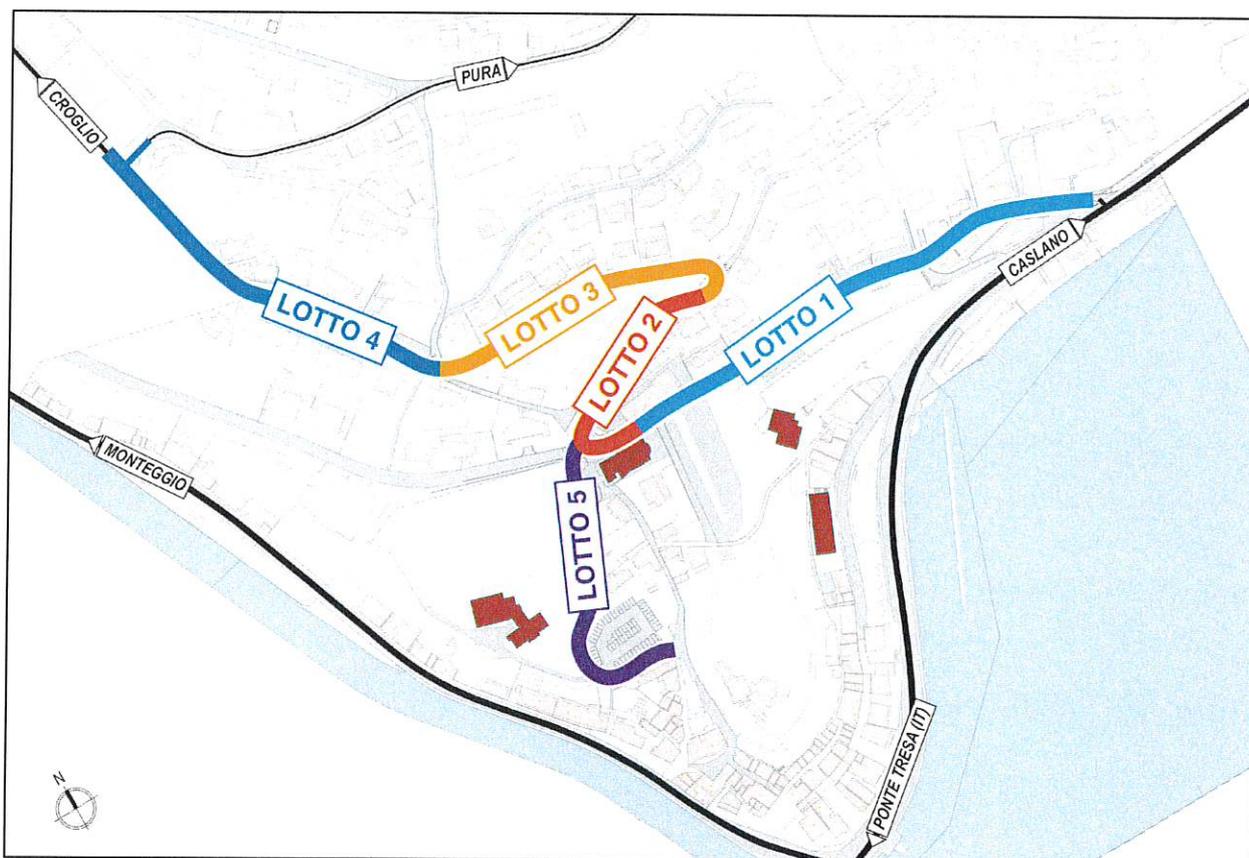


Figura 1: Suddivisione del perimetro di studio in lotti

Sui primi tre lotti, oltre agli interventi di messa in sicurezza del camminamento pedonale e di moderazione del traffico vanno ad aggiungersi le opere per la sistemazione della pavimentazione stradale e il risanamento fonico dello strato d'usura da parte del Cantone.

Gli interventi sul tappeto stradale nell'ambito del miglioramento acustico delle strade Cantionali vogliono portare a un miglioramento della qualità di vita di tutte quelle abitazione che si affacciano su carreggiate fortemente caricate. Negli ultimi decenni nel Canton Ticino il traffico è aumentato notevolmente portando con sé anche un peggioramento dei livelli di rumore (aumento generalizzato dei decibel). Per ovviare a questo problema i servizi del territorio, in seguito alla creazione di un catasto dei rumori, hanno deciso di introdurre miscele fonoassorbenti per ridurre l'impatto fonico delle strade.

## LOTTO 1 – Via San Bernardino

### OPERE DI MODERAZIONE

Lungo Via S. Bernardino il presente progetto definitivo prevede la messa in sicurezza del camminamento pedonale. La tratta è compresa tra l'accesso al mapp. 170 RFD ed il passaggio pedonale esistente in prossimità della chiesa.

L'intervento prevede il mantenimento del calibro stradale esistente e la demarcazione di una nuova fascia pedonale color rosa porfido (NCS no. S4020-Y70 R) applicata in struttura antisdrucchiolevole (gocciolato) e senza aggiunta di perline rifrangenti direttamente sulla pavimentazione bituminosa esistente; questa avrà una larghezza di 50 cm e sarà posta a 110 cm dal bordo della carreggiata.

Lungo la fascia pedonale è pure prevista la posa di gruppi di paletti flessibili in materiale plastico tipo Pole-Cone dotati di bande catarifrangenti color giallo (in generale gruppi di tre paletti con un interasse di 2,50 m cadauno). La distanza tra due gruppi consecutivi sarà pari a ca. 60 m. Infine, nei pressi degli elementi di arredo, è sempre garantita una larghezza minima di 120 cm per il passaggio dei pedoni.

La posa dei paletti ha la funzione di marcare anche orizzontalmente la presenza del camminamento pedonale e di moderare il traffico veicolare in quanto in corrispondenza dei paletti non sarà possibile lo scambio tra due veicoli.

L'impostazione prevista dal progetto è conforme alla norma VSS 40 201 e garantisce l'incrocio di un veicolo pesante con un veicolo leggero alla velocità di 20 km/h. L'invasione della fascia pedonale, da parte del veicolo che transita verso valle, è puntualmente ammessa.

Si segnala che, per non ostacolare il servizio invernale, nel periodo compreso tra fine autunno e inizio primavera i paletti flessibili dovranno essere rimossi come prescritto dai Servizi cantonali.

Come indicato dai Servizi cantonali si prevede di intervenire per mettere in sicurezza il passaggio pedonale allo sbocco del sentiero Val di Cros togliendo la precedenza dei pedoni e quindi rimuovendo le strisce pedonali. Tuttavia, l'attraversamento sarà mantenuto e verrà demarcato con una superficie color rosa porfido avente larghezza pari a 120 cm in corrispondenza dello sbocco su Via S. Bernardino del sentiero a monte. In questo modo è disposta una zona d'attesa che garantisca la distanza di visibilità minima prescritta dalle norme VSS.

Per la messa in sicurezza di tale zona d'attesa il progetto prevede la demarcazione della linea di bordo che indichi agli utenti della strada la presenza di un ostacolo da scansare e, all'interno della superficie demarcata in rosa porfido, la posa di due paletti flessibili in materiale plastico tipo Pole-Cone.

L'intervento di messa in sicurezza dell'attraversamento Val di Cros è completato dal potenziamento dell'illuminazione pubblica mediante la posa di due nuovi punti luce e la rimozione del candelabro esistente. Questo infatti, allo stato attuale, non garantisce un'adeguata illuminazione verticale (Ev).

Gli interventi previsti per il LOTTO 1 sono completati dall'adeguamento del passaggio pedonale esistente in prossimità della chiesa San Bernardino.

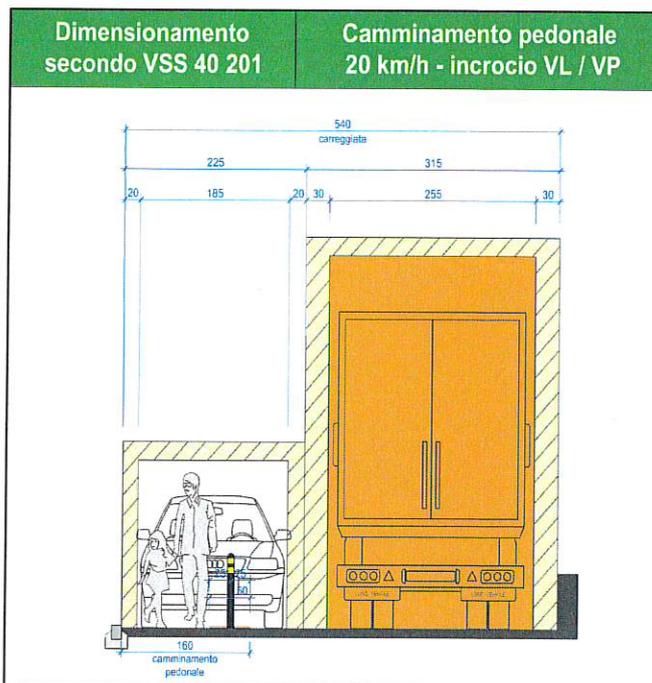


Figura 2: Dimensionamento calibro secondo VSS 40 201

Alfine di garantire la continuità del nuovo camminamento pedonale proveniente da Est il seguente progetto prevede l'abbassamento della porzione di selciato esistente di fronte al passaggio pedonale (di fianco alla chiesa). Questa modifica dello stato attuale è volta ad agevolare l'utilizzo del suolo pubblico e ad eliminare le barriere architettoniche.

In corrispondenza dell'attraversamento è prevista inoltre la demarcazione di una superficie color rosa porfido protetta da paletti Pole-Cone per garantire un'adeguata zona d'attesa del passaggio pedonale. Infine, è previsto l'adeguamento dell'illuminazione pubblica alfine di garantire il rispetto delle norme vigenti in materia mediante la posa di un nuovo candelabro IP di fianco alla chiesa.

## OPERE DI CONSERVAZIONE

I servizi del territorio prevedono, sul LOTTO 1, di risanare sia lo strato portante che lo strato d'usura. Nel dettaglio con la seguente stratigrafia:

Strato d'usura:	SDA 4-12	spessore 30 mm
Strato portante:	ACT 22N	spessore 70 mm

L'intervento sarà complementare al resto delle opere e verrà eseguito di notte con delle chiusure totali della strada in quanto, vista la limitata dimensione della sezione stradale, è impossibile gestire il traffico mediante semafori. La larghezza minima prevista dalle norme VSS 40 886 è infatti pari a 3,00 m.

## LOTTO 2 – Via Purasca (tratta tra intersezioni con Via alle Scuole e Via Monte Oliveto)

### OPERE DI MODERAZIONE

Per questo secondo lotto il presente progetto definitivo prevede il rifacimento della tratta di marciapiede esistente al centro del tornante, l'adeguamento delle fermate Bus della linea AT 428 "Ponte Tresa, Chiesa" (in entrambe le direzioni) e lo spostamento a valle del passaggio pedonale esistenti in prossimità dello sbocco di Via Salita Rocchetta.

Lo sbocco di Via Salita Rocchetta su Via Purasca sarà sistemato con un marciapiede passante di larghezza pari a 2,30 m ed eseguito secondo quanto previsto dal piano tipo cantonale 5.408 (con bordure smussate tipo RN 25/26) alfine di garantire la continuità tra la nuova tratta di marciapiede ed il marciapiede esistente a Nord dello sbocco stesso.

Visto che vi è anche del transito veicolare, per questa tratta di marciapiede, è previsto il rifacimento e l'adeguamento della pavimentazione con la seguente stratigrafia:

Strato d'usura:	AC 11N	spessore 50 mm
Strato portante:	AC 16N	spessore 50 mm

Con l'obiettivo di garantire la continuità dei percorsi pedonali si prevede l'adeguamento del marciapiede esistente interno al primo tornante mediante posa di nuove delimitazioni granito tipo 12/25 aventi battuta +10 cm. In corrispondenza del PP di fronte alla chiesa, per garantire sufficiente confort di utilizzo, è prevista la posa di una bordura in granito tipo 12/20 con battuta +2 cm.

Visti i nuovi obiettivi per l'eliminazione progressiva degli ostacoli di accessibilità per le persone con disabilità, in corrispondenza delle fermate BUS "Ponte Tresa, Chiesa", saranno posate le nuove guidovie sagomate con battuta +16 cm. Con questa tipologia di delimitazioni i motulesi non possono comunque accedere in modo autonomo al trasporto pubblico ma sarà necessario che l'autista apra l'apposita rampa per agevolare l'accesso come previsto dalla direttiva Cantonale "Concezione delle fermate del trasporto pubblico su gomma". Si segnala che tale sistemazione è stata concordata e condivisa con la Sezione della Mobilità a seguito della circolazione della prima versione del presente progetto definitivo in quanto non sono ritenute sufficientemente adeguate le condizioni geometriche per permettere di allineare i mezzi del trasporto pubblico su una bordura avente battuta +22 cm la quale garantirebbe la completa autonomia

per i motulesi. Il marciapiede in questo punto avrà una larghezza di 2,30 m come previsto dalla direttiva cantonale in caso di battuta pari a 16 cm.

Alla fermata BUS in direzione montagna verrà riproposta la panchina esistente in modo da mantenere l'attrattiva del trasporto pubblico.

Per questa tratta di marciapiede è previsto il rifacimento e l'adeguamento della pavimentazione con la seguente stratigrafia:

Monostrato: AC 11N spessore 50 mm

A Sud dello sbocco di Via Salita Rocchetta è prevista la creazione di un nuovo tratto di marciapiede per una lunghezza di ca. 6,50 m in corrispondenza del quale sarà collocata la zona d'attesa del nuovo passaggio pedonale. Per l'esecuzione del nuovo tratto di marciapiede, che avrà una larghezza di 2,30 m, occorrerà eseguire un nuovo muro a gravità in calcestruzzo rivestito in pietra naturale al fine di poter garantire la stabilità della scarpata soprastante.

Tra la tratta di nuovo marciapiede a Sud dello sbocco di Via Salita Rocchetta e la tratta di marciapiede risistemato all'interno del primo tornante è previsto lo spostamento del passaggio pedonale esistente in prossimità dello sbocco di Via Salita Rocchetta quest'ultimo sarà ubicato leggermente più a Sud tra le due nuove fermate Bus.

In corrispondenza dei 2 nuovi PP, oltre ad essere previsto un abbassamento della battuta del marciapiede a +2 cm, il progetto prevede anche la posa di paletti tipo Pole-Cone e l'adeguamento / potenziamento dell'illuminazione pubblica al fine di garantire una adeguata illuminazione verticale Ev.

Nell'allegato 2 è riportata la verifica delle distanze di visibilità sul passaggio pedonale, si segnala che per la stessa non viene considerata l'eventuale ostruzione visiva creata dal Bus fermo in corrispondenza delle nuove fermate Bus in quanto non si ritiene possibile il sorpasso dello stesso a causa della distanza di visibilità insufficiente in uscita curva.

Tra la fermata del BUS in direzione lago e il LOTTO 3, il marciapiede esistente verrà messo a norma portandolo ovunque a 1,50 m. Le delimitazioni previste sul lato della carreggiata sono delle bordure in granite tipo RN 12/25 con battuta +10 cm. A monte invece la pavimentazione sarà contenuta da una fila di mocche tipo 12/15/18. Come sugli altri marciapiedi anche qui la miscela monostrato prevista è:

Monostrato AC 11N spessore 50 mm

## OPERE DI CONSERVAZIONE

I servizi del territorio prevedono, sul LOTTO 2, di risanare sia lo strato portante che lo strato d'usura. Nel dettaglio con la seguente stratigrafia:

Strato d'usura: SDA 4-12 spessore 30 mm

Strato portante: ACT 22N spessore 70 mm

Viste le caratteristiche intrinseche delle miscele tipo SDA, per potere essere posata secondo le regole dell'arte, è necessario utilizzare la finitrice. Tuttavia, questo genere di macchine ha delle difficoltà nella gestione dei tornanti. È pertanto importante, in questo caso specifico, differenziare la miscela dello strato d'usura secondo la seguente stratigrafia:

Strato d'usura: AC 8S spessore 30 mm

Strato portante: ACT 22N spessore 70 mm

L'intervento sarà complementare al resto delle opere e verrà eseguito di notte con delle chiusure totali della strada in quanto, vista la limitata dimensione della sezione stradale, è impossibile gestire il traffico mediante semafori. La larghezza minima prevista dalle norme VSS 40 886 è infatti pari a 3,00 m.

## LOTTO 3 - Via Purasca (tratta tra intersezioni con Via Monte Oliveto e salita Rocchetta)

### OPERE DI MODERAZIONE

Al fine di completare la rete dei percorsi pedonali il presente progetto definitivo prevede la creazione di un nuovo tratto di marciapiede che si svilupperà sul lato Sud di Via Purasca a partire dal secondo tornante della strada cantonale fino alla scalinata esistente di Via Salita Rocchetta.

Il nuovo tratto di marciapiede avrà una larghezza di 1,50 m e sarà separato dalla carreggiata mediante la posa di una bordura in granito tipo RN 12/25 avente battuta +10 cm.

Per l'esecuzione del nuovo marciapiede è previsto l'adeguamento della scarpata esistente in corrispondenza del parco comunale "La Rocchetta" e, in corrispondenza delle costruzioni a confine recentemente demolite è prevista l'esecuzione di un nuovo muro di sostegno in calcestruzzo che permetterà di garantire la ripresa della differenza di quota esistente.

Sulla corona del nuovo muro in calcestruzzo è prevista la posa di una barriera di sicurezza in acciaio avente altezza di 1,00 m secondo quanto previsto dal piano tipo cantonale 6.601.

Per la realizzazione del nuovo tratto di marciapiede è previsto lo spostamento del candelabro dell'illuminazione pubblica esistente antistante il mapp. 223 RFD di ca. 1,50 m (nuova posizione oltre il bordo del nuovo marciapiede lato scarpata).

Da ultimo si segnala che, per agevolare lo scambio tra 2 veicoli in corrispondenza della curva esistente della strada cantonale in prossimità della scalinata di Via Salita Rocchetta, il progetto prevede un lieve allargamento del campo stradale che implica un esproprio di ca. 25 m<sup>2</sup> sul mapp. 436 RFD.

### OPERE DI CONSERVAZIONE

I servizi del territorio prevedono, sul LOTTO 3, di risanare unicamente lo strato d'usura. Nel dettaglio con la seguente stratigrafia:

Strato d'usura:                    SDA 4-12            spessore 30 mm

Viste le caratteristiche intrinseche delle miscele tipo SDA, per potere essere posata secondo le regole dell'arte, è necessario utilizzare la finitrice. Tuttavia, questo genere di macchine ha delle difficoltà nella gestione dei tornanti. È pertanto importante, in questo caso specifico, differenziare la miscela dello strato d'usura secondo la seguente stratigrafia:

Strato d'usura:                    AC 8S                spessore 30 mm

Strato portante:                  ACT 22N             spessore 70 mm

L'intervento sarà complementare al resto delle opere e verrà eseguito di notte con delle chiusure totali della strada in quanto, vista la limitata dimensione della sezione stradale, è impossibile gestire il traffico mediante semafori. La larghezza minima prevista dalle norme VSS 40 886 è infatti pari a 3,00 m.

## LOTTO 4 - Via Purasca (tratta tra intersezioni con salita Rocchetta e Via ai Ronchi)

### OPERE DI MODERAZIONE

Lungo il tratto di Via Purasca compreso tra la scalinata di Via Salita Rocchetta e lo sbocco di Via ai Ronchi il presente progetto definitivo prevede la messa in sicurezza di un camminamento pedonale sul lato Ovest della carreggiata.

L'intervento, analogamente a quanto previsto per il LOTTO 1, prevede il mantenimento del calibro stradale esistente e la demarcazione di una fascia pedonale color rosa porfido (NCS no. S4020-Y70 R) applicata a struttura antisdrucciolevole (gocciolato) e senza aggiunta di perline rifrangenti direttamente sulla pavimentazione bituminosa esistente; questa avrà una larghezza di 50 cm e sarà posta a 110 cm dal bordo della carreggiata.

Lungo la fascia pedonale è pure prevista la posa di gruppi di paletti flessibili in materiale plastico tipo Pole-Cone dotati di bande catarifrangenti color giallo (in generale gruppi di tre paletti con un interasse di 2,50 m cadauno). La distanza tra due gruppi consecutivi sarà pari a ca. 60 m. Infine, nei pressi degli elementi di arredo, è sempre garantita una larghezza minima di 120 cm per il passaggio dei pedoni.

La posa dei paletti ha la funzione di marcare anche orizzontalmente la presenza del camminamento pedonale e di moderare il traffico veicolare in quanto in corrispondenza dei paletti non sarà possibile lo scambio tra due veicoli.

L'impostazione prevista dal progetto è conforme alla norma VSS 40 201 e garantisce l'incrocio di un veicolo pesante con un veicolo leggero alla velocità di 20 km/h. L'invasione della fascia pedonale, da parte del veicolo che transita verso valle, è puntualmente ammessa.

### OPERE DI CONSERVAZIONE

I servizi del territorio prevedono, sul LOTTO 4, di risanare lo strato d'usura. Nel dettaglio con la seguente stratigrafia:

Strato d'usura: AC 8 S spessore 30 mm

A seguito dello stato di deterioramento riscontrato, per gli ultimi 20 m di carreggiata previsti dal Lotto 4 in direzione di Croglio, oltre al risanamento dello strato d'usura è pure previsto il risanamento dello strato portante della pavimentazione secondo la seguente stratigrafia:

Strato d'usura: AC 8 S spessore 30 mm

Strato portante ACT 22N spessore 70 mm

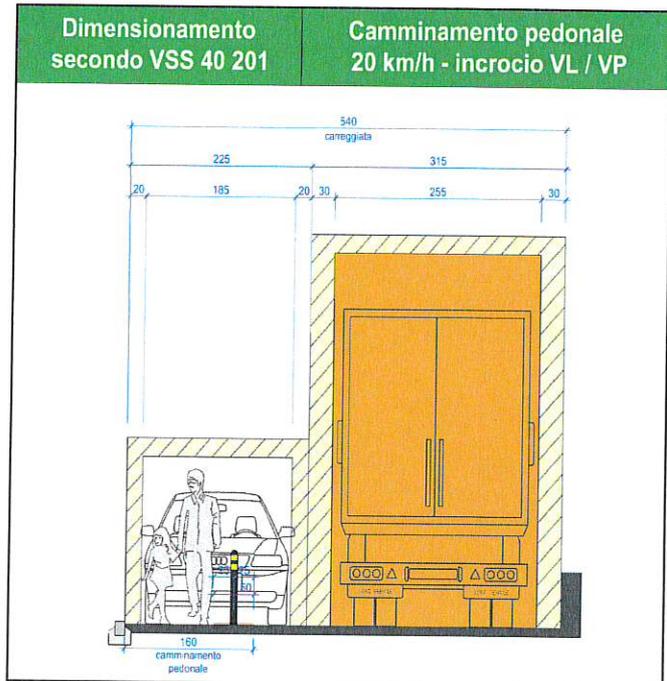


Figura 3: Dimensionamento calibro stradale secondo VSS 40 201 ed. '92

## **LOTTO 5 – Via alle scuole (strada comunale)**

### **OPERE DI MODERAZIONE**

Lungo Via alle Scuole il presente progetto di massima prevede la messa in sicurezza dei camminamenti pedonali in provenienza da Nord e da Sud fino al sedime scolastico.

In questo senso è prevista la demarcazione di una fascia pedonale sul lato Ovest di Via alle Scuole avente larghezza di 1,20 m e compresa tra l'accesso pedonale al sagrato della chiesa S. Bernardino e l'accesso pedonale Nord del sedime scolastico.

Vista l'esigua lunghezza del camminamento pedonale (ca. 40 m), per la tratta in oggetto non è prevista la posa di gruppi di paletti tipo Pole-Cone.

Questo intervento è completato dalla messa in sicurezza dell'attraversamento di Via alle Scuole in uscita dal sagrato della Chiesa mediante demarcazione di una superficie color rosa porfido (70 cm di larghezza) che permetterà una maggiore visibilità ai pedoni e che sarà protetta da 2 paletti Pole-Cone sul lato Est della carreggiata e la posa di un ostacolo fisico (una fioriera) sul lato Ovest della carreggiata (con demarcazione delle relative linee di bordo indicanti gli ostacoli da scansare). Per la messa in sicurezza dell'attraversamento di Via alle Scuole è pure previsto l'adeguamento dell'illuminazione pubblica mediante posa di un nuovo punto luce Sud dell'attraversamento.

Per la tratta di Via alle Scuole proveniente da Sud il progetto prevede la demarcazione di una fascia pedonale color rosa porfido sul lato Sud della carreggiata lungo la tratta compresa tra l'accesso Sud del sedime scolastico e l'intersezione con il Vicolo Municipio.

Anche in questo caso è prevista la demarcazione di una fascia pedonale avente larghezza di 1,20 m e compresa e non è prevista la posa di alcun paletto flessibile a causa della scarsa lunghezza della tratta (ca. 50 m) e della sinuosità della strada.

Gli interventi previsti sono completati dalla posa del segnale verticale 1.23 "bambini" e dalla demarcazione sulla carreggiata del simbolo stesso e della scritta "SCUOLA" come previsto dalla norma VSS 40 851 in avvicinamento sia da Nord che da Sud lungo Via alle Scuole.

### **3. INFRASTRUTTURE**

Il presente progetto prevede l'adeguamento della tombinatura esistente della strada che sarà di principio mantenuta.

Parallelamente al presente progetto sono in fase di elaborazione i piani per degli interventi puntuali per l'acquedotto e la canalizzazione comunale segnatamente dove il Piano generale dell'Acquedotto (PGA) e del Piano Generale di Smaltimento (PGS) prevede la loro sostituzione.

Sulle tratte interessate sarà adattata anche l'illuminazione pubblica, per la quale è già stato votato un credito quadro dal Comune di Ponte Tresa.

Per le opere di PGA e PGS, se non coperte dai crediti quadro già deliberati, vi sottoporremo la relativa richiesta di approvazione e finanziamento.

#### 4. PREVENTIVO COSTI

Gli oneri necessari per la realizzazione delle opere contemplate dal presente progetto definitivo ammontano globalmente a CHF 1'007'000.00.

Conformemente a quanto richiesto dai Servizi cantonali il preventivo dei costi  $\pm 10\%$  è stato suddiviso per le seguenti parti d'opera:

##### **Moderazione e camminamenti pedonali**

- **LOTTO 1** Via S. Bernardino (strada cantonale) CHF 67'500.00
- **LOTTO 2** Via Purasca (tratta Via alle Scuole - Via Monte Oliveto, strada cantonale) CHF 152'000.00
- **LOTTO 3** Via Purasca (tratta Via Monte Oliveto - Salita Rocchetta, strada cantonale) CHF 263'000.00
- **LOTTO 4** Via Purasca (tratta Salita Rocchetta - Via ai Ronchi, strada cantonale) CHF 15'500.00
- **LOTTO 5** Via alle Scuole (strada comunale) CHF 19'000.00

##### **RISANAMENTO PAVIMENTAZIONE (intervento cantonale - conto 783)**

CHF 230'000.00

##### **RISANAMENTO FONICO (intervento cantonale - conto 731)**

CHF 260'000.00

#### 5. RIPARTIZIONE COSTI

Il risanamento della pavimentazione e quello fonico sono interamente a carico del Cantone.

##### **Lotti 1, 2, 3 e 4, partecipazione comunale del 50%**

Su un importo di ripartizione di CHF 460'000.00 (sono esclusi gli elementi di arredo che sono posti a carico del Comune)

**con un tetto massimo di**

**CHF 230'000.00**

**Lotto 5, interamente a carico del Comune Tresa**

**CHF 19'000.00**

**Arredi (paletti, fioriere, parapetti e recinzioni)**

**CHF 36'500.00**

**TOTALE A CARICO DEL COMUNE**

**CHF 285'500.00**

*(tutti gli importi sono indicati IVA compresa)*

#### 6. CONTRIBUTI DI MIGLIORA

I Comuni sono tenuti a prelevare contributi di miglioria per le opere che procurano vantaggi particolari (Art. 1 Legge sui contributi di miglioria – LCM)

Danno luogo a contributo, in particolare le opere di urbanizzazione generale e particolare dei terreni, le opere di premunizione e di bonifica, come ripari contro le alluvioni, le frane, le valanghe, i rimboschimenti e le piantagioni; le ricomposizioni particellari (art. 3 cpv. 1 LCM).

Per urbanizzazione generale si 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 (art. 3 cpv. 2 LCM).

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 (art. 3 cpv. 3 LCM).

Il contributo è imponibile anche per il miglioramento o ampliamento di un'opera esistente, esclusi i lavori di manutenzione (art. 3 cpv. 4 LCM).

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 o, ancora, quando la redditività, **la sicurezza**, la salubrità e **la tranquillità dei fondi** sono migliorate in modo evidente (art. 4 cpv. 1 LCM).

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. (art. 7 cpv. 1 LCM).

Nella fattispecie – la zona d'intervento di moderazione del traffico interessa buona parte delle proprietà del quartiere di Ponte Tresa – si ritiene corretto considerare l'intervento di carattere generale. Di conseguenza, tenuto conto di quanto sopra e delle percentuali applicati in casi analoghi negli ex Comuni ora formanti Tresa (Croglia 30%; Monteggio 50%, Sessa 40%), si propone al Consiglio comunale di fissare al **40%** della spesa determinante la quota a carico dei proprietari.

Il perimetro di imposizione sarà allestito dal Municipio comprendendo tutti i beni che sono direttamente interessati dall'opera come pure quei beni per la cui posizione traggono un vantaggio diretto. Per l'elaborazione del prospetto e delle procedure di prelievo dei contributi è stato valutata una cifra di CHF 15'000.00.

Riservati l'approvazione del credito a cura del Consiglio comunale e la crescita in giudicato della decisione, il progetto sarà pubblicato nel corso della prossima primavera.

L'inizio dei lavori è ipotizzabile a partire dalla seconda parte dell'anno 2022.

Visto quanto precede e restando a disposizione per ogni ulteriore informazione che riterrete opportuna, vi invitiamo a voler

## **RISOLVERE**

1. al Municipio è concesso un credito di CHF 285'500.00 per le opere di moderazione traffico sul territorio del quartiere di Ponte Tresa;
2. la percentuale di prelievo dei contributi di miglioria a carico dei privati è fissata al 40% della spesa determinante (art. 7 LCM);
3. è concesso il credito di CHF 15'000.00 per le spese generali relative agli onorari e alle procedure di prelievo dei contributi di miglioria;
4. la spesa è caricata al ramo investimenti e ammortizzata secondo LOC;

5. il credito decade se non utilizzato entro tre anni dalla crescita in giudicato della decisione del Consiglio comunale.

Per il Municipio di Tresa

Il Sindaco  
Piero Marchesi



La Segretaria  
Myriam Mauri

Approvato con risoluzione municipale no. 008/2021 del 10.01.2022

<b>Gestione</b>	<b>Opere pubbliche</b>	<b>Petizioni</b>
•	•	

Allegato: tabella dettagliata dei costi

