

COMUNE
DI
CANOBBIO

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 1014

(3 maggio 2023)

ACCOMPAGNANTE LA RICHIESTA DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO, DEL PREVENTIVO DI SPESA E DEL CREDITO DI CHF. 880'000.00 (IVA inclusa) PER LA FORMAZIONE DELLA NUOVA STRADA DI VIA AI BULETT IN ZONA CORBA (settori 3A-3B), NONCHÉ DELLA PROPOSTA DI PRELIEVO DEI CONTRIBUTI DI MIGLIORIA NELLA MISURA DEL 70% DELLA SPESA PER L'OPERA STRADALE A CARICO DEI PROPRIETARI INCLUSI NEL PERIMETRO DEL COMPRENSORIO DI PRELIEVO DEI CONTRIBUTI DI MIGLIORIA

Αl

Consiglio comunale

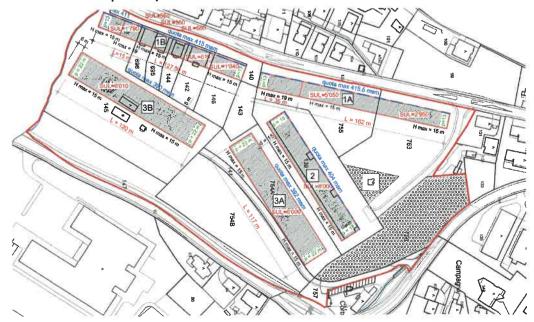
Canobbio

Egregio signor Presidente, Gentili signore, egregi signori,

PREMESSA

Il Piano Regolatore Particolareggiato della zona Corba è stato approvato circa 30 anni orsono, allo stesso ha fatto seguito la variante approvata nell'aprile del 2014, che determina lo stato attuale e include la strada in oggetto. Il comprensorio PRP Corba è suddiviso in 5 settori (1A / 1B / 2 /3A / 3B).

I settori 3A (attualmente già edificato) e 3B (non ancora edificato), oggetto del presente Messaggio Municipale, sono sprovvisti della strada di accesso. Attualmente il settore 3A è raggiungibile dalla strada cantonale tramite una strada asfaltata unicamente nella prima parte.



Le opere di urbanizzazione sono da eseguire al più presto in quanto è in fase di ultimazione la palazzina sul mappale no. 754 RFD Settore 3A, mentre per quanto riguarda il mappale no. 145 RFD Settore 3B è stata inoltrata una domanda di costruzione che sta seguendo il consueto iter procedurale.

Il Municipio negli scorsi mesi ha dato mandato allo studio d'ingegneria stradale Brugnoli e Gottardi ingegneri consulenti SA, di elaborare il progetto e il preventivo di spesa delle opere infrastrutturali.

Dopo approvazione del credito di costruzione da parte del Legislativo e dopo terminata la procedura di pubblicazione del progetto, si dovrà passare immediatamente alla realizzazione in modo da poter garantire il necessario accesso al momento della conclusione delle edificazioni dei Settori 3A-3B.

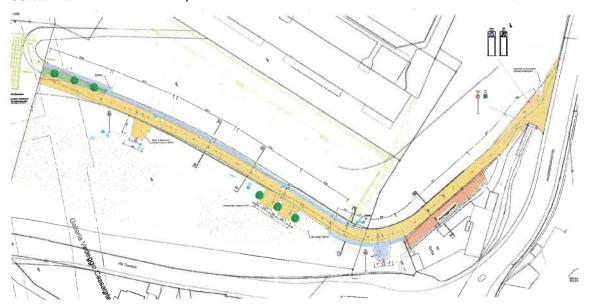
Descrizione dei luoghi

La strada di servizio per i Settori 3A e 3B è situata a monte della strada cantonale Via Trevano e Via Circonvallazione, con accesso in corrispondenza degli attuali posteggi del ritrovo pubblico Canvetto Federale, per poi prolungarsi verso sud fino al confine con il mappale no. 145.

Il sedime destinato alla realizzazione della nuova strada è stato riservato nell'ambito della procedura di pianificazione che prevedeva un riordino particellare, con deduzione collettiva gratuita dei sedimi necessari per la realizzazione delle opere pubbliche.

Progetto

Il progetto è finalizzato a inserire la nuova strada di Via ai Bulétt che andrà a servire i Settori 3A e 3B nel comparto Corba, all'inserimento di due nuovi contenitori interrati RSU (incrocio con la strada cantonale – Via Circonvallazione).



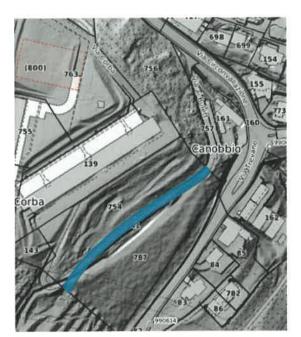
Il limite d'opera per la costruzione stradale si estende dalla fine della strada esistente fino al confine con il mappale no.145 RFD e si iscrive sul fondo no. 141 RFD, di proprietà del Comune di Canobbio e destinato a questo scopo.

L'impianto per la raccolta dei rifiuti è situato a cavallo tra i fondi 757 RFD (strada - privato) e no. 756 RFD (bosco - privato).

Nel contesto del progetto sono altresì da prevedere una piazza di giro relazionata al posteggio del Canvetto Federale da situare sul fondo no. 757 RFD, come da Piano Regolatore (PR) e una piazza di giro nel tratto finale della strada.



Mappale no. 757 RFD Proprietà privata



Mappale no. 141 RFD Proprietà Comune di Canobbio

Contenuti del progetto

Il progetto prevede:

- il prolungamento della strada esistente sul mappale no. 141 RFD, dal limite della strada attuale fino al confine con il mappale no. 145 RFD
- il calibro di 4.50 m + 1.50 m per mobilità pedonale
- la formazione di una piazza di giro sul mappale no. 757 RFD come da Piano Regolatore Particolareggiato Corba (autoveicoli leggeri)
- la formazione di una piazza di giro finale (per autoveicoli leggeri e piccoli camion)
- l'illuminazione del campo stradale
- il completamento del sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche sul nuovo tratto stradale
- l'inserimento di un impianto di raccolta rifiuti interrato (2 containers) allo sbocco sulla strada cantonale (via Circonvallazione)
- l'introduzione del regime di zona d'incontro. Limitazione della velocità a 20 km/h
- la verifica di fattibilità per un collegamento pedonale diretto (scalinata) verso la fermata autobus sulla strada cantonale di Via Trevano (Fermata servizio pubblico Cioss)
- l'allestimento del progetto stradale di massima (planimetria, sezione tipo, alcune sezioni illustrative, relazione tecnica, documentazione fotografica e stima dei costi ±20%).

Vincoli

Il progetto considera i seguenti vincoli:

- le indicazioni del PR
- la strada a fondo cieco
- i limiti d'opera della costruzione Corba III sul mappale no. 754 RFD (in fase di conclusione)
- le quote di progetto per la futura edificazione sul mappale no. 145 RFD
- i confini di proprietà
- il limite del bosco

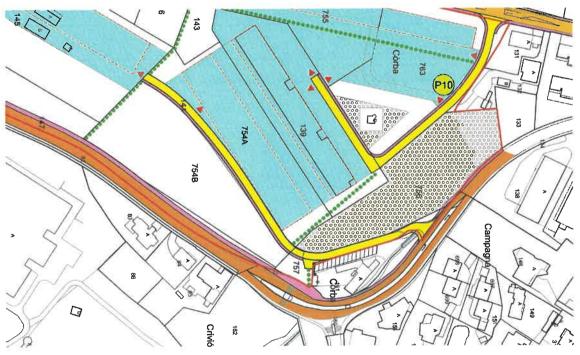
Dati di base

Contesto

La strada è asservita ad un insediamento esclusivamente residenziale, che comprende 36 unità abitative nello stabile Corba III sul fondo no. 754 RFD appena edificato e una settantina di ulteriori unità previste sul fondo no. 145 RFD, per un totale di ca. 110 unità abitative.

La strada è a fondo cieco e si raccorda alla viabilità di ordine superiore (via Circonvallazione – strada cantonale) tramite il tratto stradale già esistente (accesso ai posteggi locale pubblico Canvetto Federale).

All'imbocco della strada è presente il posteggio del Canvetto Federale, situato sul mappale no. 161 RFD e collegato al locale di ristoro tramite una scalinata privata.



ESTRATTO PRP

Piano Regolatore Particolareggiato della Corba piano del traffico

Classificazione stradale e requisiti normativi

Classificazione secondo il PRP Corba

La strada è classificata come "Strada di servizio" (a fondo cieco)

Coerenza e requisiti stradali secondo le norme VSS

La coerenza tra il PR, rispettivamente la classificazione di dettaglio secondo la normativa vigente ed i relativi requisiti inerenti all'organizzazione del campo stradale derivano dal flusso di traffico veicolare da smaltire.

Trattandosi di una strada non ancora esistente, la valutazione deve svolgersi in base ad una previsione, basata sul numero di unità abitative e sul relativo traffico indotto.

Il traffico giornaliero indotto può essere stimabile a partire dal numero di unità abitative e da un fattore di generazione di traffico di 3.6 movimenti/giorno per posteggio residenziale e 5 movimenti/giorno per i posteggi del ristorante. Il traffico orario nell'ora di punta determinante è stimabile in base ad una componente oraria pari a 18% per i contenuti residenziali e del 4% per quelli ristorativi. Entrambi i fattori derivano dall'esperienza consolidata in studi precedenti, in quanto non sono disponibili dati di riferimento nelle norme svizzere. Ne derivano i seguenti flussi:

Traffico giornaliero medio (TGM)

Residenziale 110 ua x 3.6 mov/giorno = 396 mov/giorno

Ristorante 16 P x 5 mov/giorno = 80 mov/giorno

Totale 476 mov/giorno

Traffico orario determinante (OPD)

Residenziale = 396 mov/giorno x 18% = 71.3 mov/ora

Ristorante = 80 mov/giorno x 2% = 1.6 mov/ora

Totale = 73 mov/ora (valore arrotondato)

Ai sensi della norma VSS, il flusso orario determinante di 73 movimenti/ora identifica la strada come una strada di accesso, alla quale si applicano i seguenti requisiti:

a) incrocio determinante : tra due automobili a velocità molto ridotta

(20 km/h)

b) spazio pedonale : da un lato, eventualmente come fascia

laterale o superficie condivisa con i veicoli

c) spazio ciclabile : nessuno

d) piazza di giro : in caso di strada a fondo cieco,

eventualmente comprendendo anche banchine, spazi pedonali o slarghi/piazzali

(pubblici o privati)

Percorsi pedonali

Nella progettazione occorre tenere conto del collegamento pedonale tra le edificazioni residenziali sui fondi no. 145 RFD e no. 754 RFD con Via Circonvallazione, che si snoda lungo la strada e dovrebbe possibilmente essere percorribile per utenti in carrozzina (pendenza longitudinale massima = 6%).

È da considerare la scalinata che scende lungo il confine tra il mappale 754 RFD (edificazione Corba III) e il mappale no. 756 RFD (bosco) per innestarsi su Via ai Bulétt con la possibilità di realizzare anche una scalinata che colleghi nel modo più diretto possibile il sedime di Via ai Bulétt con la sottostante fermata del trasporto pubblico "Canobbio-Cioss".

Descrizione del progetto stradale

I capitoli seguenti riassumono le caratteristiche del progetto, illustrate nei piani di progetto.

Assetto geometrico

Calibro stradale - sezione tipo

Velocità di dimensionamento

VA = 20 km/h

Calibro carreggiata

calibro base = 4.50 m (secondo norma VSS)

calibro in curva ≥ 5.16 m

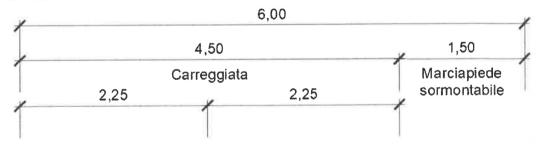
(larghezza min. dal muro secondo norme VSS)

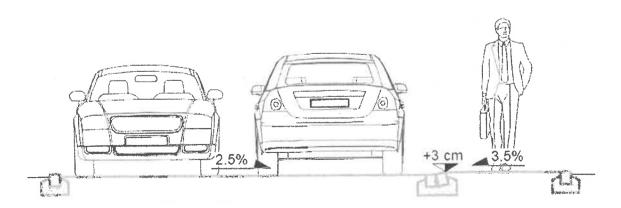
Calibro marciapiede:

1.50 m

Il calibro è costante lungo tutta la tratta, con allargamento nella curva centrale e in prossimità del raccordo a via Circonvallazione (in considerazione delle traiettorie di svolta) La larghezza prevista soddisfa i requisiti delle norme VSS.

Sezione tipo





Assetto planimetrico

L'assetto planimetrico è sostanzialmente composto da due tratte rettilinee, raccordate con una curva di raggio 28 m.

La velocità di dimensionamento prevista non richiede l'introduzione di elementi di raccordo orizzontale tra i rettilinei e la curva.

Il raggio di curva minimo non è definito dalla norma VSS, in quanto a velocità inferiori a 40 km/h sono determinanti gli aspetti geometrici e non quelli dinamici. La percorribilità della curva prevista è quindi stata definita e verificata secondo la norma VSS, in considerazione dell'allargamento definito secondo la norma VSS per garantire anche in curva l'incrocio tra due automobili.

In reazione ai limiti dell'edificazione Corba III al mappale no. 754 RFD, che invadono il mappale comunale no. 141 RFD destinato alla strada, il ciglio stradale verso valle esce a sua volta dai limiti del mappale stradale, a scapito del mappale no. 787 RFD.

Assetto altimetrico

Tratta esistente: viene mantenuta la pendenza esistente

Tratta nuova: la pendenza è definita secondo la norma VSS in modo da

raccordare il limite della strada esistente con la quota d'accesso definita nel progetto di edificazione sul mappale no. 145 RFD, nel rispetto delle entrate all'autorimessa dell'edificio Corba III al mappale no. 754 RFD e delle necessità di scorrimento delle acque meteoriche rispettivamente dell'inserimento della piazza di giro finale.

Le pendenze risultanti variano tra \pm 1% e \pm 8.5%, come illustrato nei piani di progetto (profilo longitudinale). Pendenze superiori a 6% sono raggiunte solo nel tratto finale (raccordo all'eccesso veicolare previsto dal progetto, non percorso dai pedoni, che dispongono di un impianto separato dalla strada).

L'inizio della tratta all' 8.5% è situato immediatamente dopo la piazza di giro "residenziale", in modo che questa possa essere usata nel modo più agevole possibile.

Nella tratta centrale all'1%, si alternano tratti di salita e discesa che consentono il rispetto delle pendenze minime per lo scorrimento delle acque meteo secondo la norma. Ciò è dovuto al fatto che i due accessi all'autorimessa realizzati nel progetto Corba III sono situati alla stessa quota, e il tratto stradale tra i due accessi risulterebbe privo di pendenza longitudinale.

Pendenza trasversale

Tratta iniziale: viene mantenuta la pendenza esistente

Tratta iniziale: è applicata la pendenza trasversale minima del 2.5%

secondo la norma VSS. La pendenza è orientata verso monte, in modo che il sistema di raccolta possa raccogliere anche le acque provenienti dal marciapiede, senza che

queste debbano attraversare il campo stradale.

Elementi funzionali particolari

Marciapiede

<u>Tratta esistente:</u> lungo il tratto esistente la realizzazione del marciapiede è ostacolata dalla presenza di un muro di sostegno del mappale boschivo a monte, in questa tratta il marciapiede non risulta del resto previsto dal PRP. In virtù della velocità ridotta di cui si prevede l'introduzione, la conduzione pedonale avviene in carreggiata, secondo la modalità di uno spazio stradale condiviso (con precedenza ai pedoni). Le condizioni di visibilità disponibili sono buone in entrambe le direzioni.

<u>Tratta nuova:</u> a differenza di quanto indicato nel PRP, reagendo anche alla configurazione dell'edificazione realizzata sul mappale no. 754 RFD rispettivamente di quella prevista sul mappale no. 145 RFD, il marciapiede è previsto sul lato stradale verso monte.

Per agevolare l'incrocio tra i veicoli nel raro ma non escludibile caso di passaggio di furgoni o piccoli camion, il marciapiede viene realizzato in modo da poter essere sormontato in caso di necessità. La differenza di quota tra il marciapiede e la careggiata è di 3 cm, ridotti a 1 cm in corrispondenza degli accessi all'autorimessa Corba III mappale no. 754 RFD.

Attraversamento del campo stradale

L'attraversamento pedonale del campo stradale è libero e nel regime di zona d'incontro previsto gode di precedenza. Nel tratto che fronteggia l'edificazione Corba III le condizioni di visibilità sono adeguate.

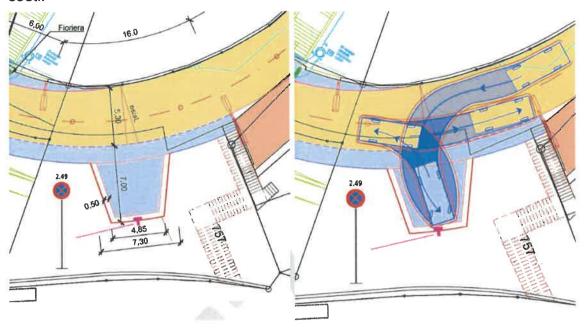
L'assetto geometrico della curva è stato dimensionato in modo che l'attraversamento pedonale tra la scalinata Corba III al mappale no 754 RFD e l'eventuale futuro prolungamento verso la fermata autobus disponga di condizioni di visibilità conformi alla norma VSS.

Piazza di giro "Canvetto" (mappale no 757 RFD)

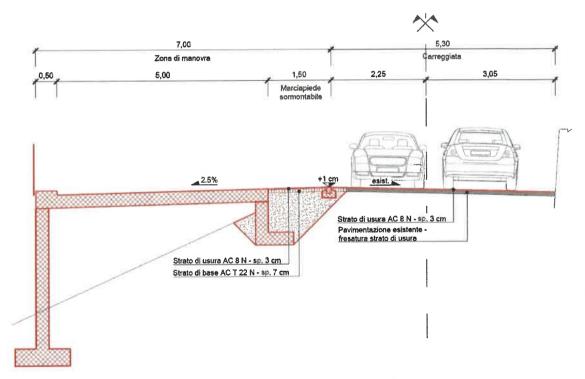
La piazza di giro che consente agli utenti del posteggio del Canvetto di invertire la direzione di marcia per tornare su via Circonvallazione è prevista immediatamente dopo l'area di posteggio.

La geometria della piazza di giro è stata definita con l'ausilio della norma VSS in modo da consentirne un'agevole fruizione alle automobili di grandi dimensioni (veicolo determinante secondo norma).

A causa dell'orografia, la piazza di giro è realizzata in forma di terrazza, riprendendo la struttura statica dell'adiacente posteggio. La struttura statica è stata oggetto di un predimensionamento semplificato, finalizzato a stimarne i costi.



Piazza di giro "Canvetto" – planimetria

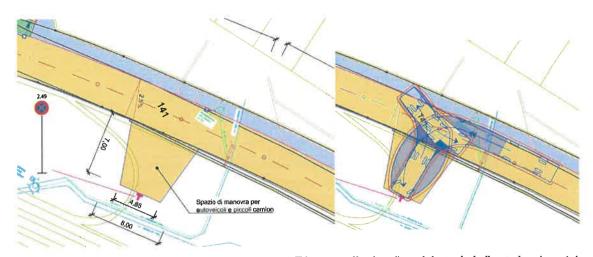


Piazza di giro "Canvetto" - sezione

Piazza di giro "residenziale" (mappale no. 787 RFD)

La piazza di giro per poter invertire la marcia al termine del tratto stradale è stata dimensionata con l'ausilio della norma VSS, in modo da poter essere fruita sia da automobili che da furgoni e piccoli camion (traslochi, ...).

Il posizionamento è previsto sul mappale no. 787 RFD.

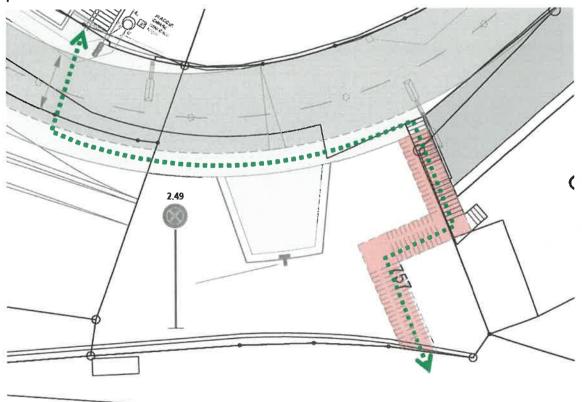


Piazza di giro "residenziale" – planimetria

Nuova scalinata

Dai dati altimetrici, la scalinata tra via ai Bulétt e via Circonvallazione avrà un dislivello di ca. 8.5 m è superato con 47 scalini e 2 pianerottoli (cfr. piani di progetto).

Nel primo tratto a monte la nuova la scalinata ingloberebbe quella esistente del locale pubblico Canvetto Federale, migliorando le condizioni di accessibilità pedonale al ristorante.

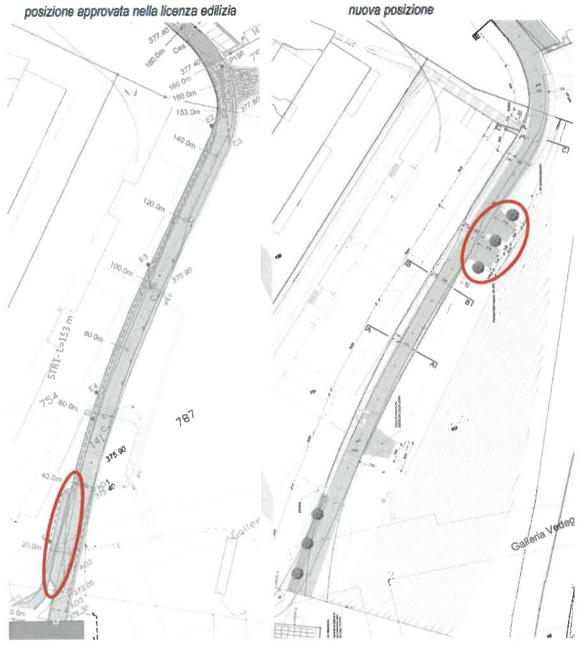


Nuova scalinata – tracciato indicativo

Posteggi sostitutivi "Corba III" - mappale no. 754 RFD

La discordanza tra le quote di progetto degli accessi veicolari dei due progetti edili sui mappali no 145 RFD e no. 754 RFD richiede l'introduzione di una rampa con pendenza 8.5% nel tratto finale della strada. I 4 posteggi esterni previsti dal progetto "Corba III" proprio in questo tratto della strada non sono realizzabili, sia per la pendenza longitudinale elevata che per la mancanza di spazi di manovra/inversione di marcia.

Come concordato tra le parti interessate, i quattro posteggi sono stati spostati sul mappale no. 787 RFD, disposti perpendicolarmente al campo stradale e dimensionati secondo la norma VSS.



Posteggi esterni Corba III – mappale no 754 RFD

Controlli di visibilità

La visibilità nella curva è stata verificata secondo la norma per la velocità di dimensionamento prevista.

È altresì stato verificato che il punto di attraversamento pedonale al piede della scalinata che scende lungo l'edificazione Corba III disponga di adeguate condizioni di visibilità.

A causa della configurazione dei muri, si rilevano visibilità insufficienti per entrambe le uscite dall'autorimessa dell'edificazione "Corba III". La presenza del marciapiede carrozzabile riduce l'entità del problema, a condizione che conformemente al previsto regime di zona di incontro (Zona 20) il passaggio di fanciulli in bicicletta o monopattino avvenga sulla carreggiata e non sul marciapiede.

Pavimentazione

Stato della pavimentazione esistente

Ritenuto lo stato attuale e le ulteriori degradazioni da prevedere a seguito della futura realizzazione sul mappale no. 145 RFD, è previsto il risanamento dello strato superficiale della pavimentazione in essere.

È considerata la fresatura di ca. 3 cm della pavimentazione in essere e la sostituzione con uno stato di miscela bituminosa uguale a quello previsto per la tratta nuova (AC 8 N).

Pavimentazione della nuova tratta

È prevista la posa di una pavimentazione in due strati di miscela bituminosa su fondazione in misto granulare, secondo le indicazioni della norma VSS.

Class di traffico: T2

Classe di portanza: T2 S2 (si considera cautelativamente una portanza poco elevata, in

considerazione dello stato precedente del terreno e delle movimentazioni di terreno avvenute nella zona di intervento – i valori di portanza del sottofondo stradale dovranno essere verificati tramite

adeguate prove di carico)

Strato di fondazione: misto granulare, spessore 35 cm (spessore puntualmente da

maggiorare per adeguare le quote della pista di cantiere in essere a

quelle della strada)

Strato di base: miscela bituminosa AC T 22 N, spessore 7 cm

Strato di usura: miscela bituminosa AC 8 N, spessore 3 cm

Essendo potenzialmente carrozzabile, il marciapiede è realizzato secondo le medesime modalità della carreggiata.

Delimitazioni e protezioni

Marciapiede carrozzabile a monte: mocche 12/15/18 in pietra naturale su due

file, battuta tra +1 cm e +3 cm

Bordo stradale a valle: mocche 12/15/18 in pietra naturale, battuta

+3 cm

Marciapiede carrozzabile a valle: mocche 12/15/18 in pietra naturale -

battuta +1 cm

Piazza di giro "Canvetto": cordolo e parapetto massiccio in

calcestruzzo

Piazza di giro "residenziale": mocche 12/15/18 in pietra naturale - battuta

+3cm

Le quote e le battute sul lato della strada verso valle saranno da verificare nella fase successiva del progetto, mancando al momento un rilievo della configurazione del terreno, parzialmente provvisoria, realizzata nell'ambito del progetto "Corba III" rispettivamente le quote del progetto approvato.

Illuminazione

È prevista l'illuminazione LED su tutta la strada, posizionata sul lato a valle della strada e con un potenziamento (lampione aggiuntivo) a monte della strada per il punto di attraversamento in corrispondenza della scalinata.

altezza prevista dei punti luce: 5 m da terra

tecnologia:LED

• tipo di lampada: da definire nella fase successiva del

progetto

La verifica illuminotecnica è stata verificata dalle AIL SA.

L'illuminazione esistente del posteggio Canvetto viene sostituita, possibilmente liberando il campo stradale dall'ingombro dei lampioni

Sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche

Tratta esistente: nessuna modifica del sistema esistente

Eventuali complementi in relazione all'impianto di raccolta dei rifiuti urbani saranno da definire nella fase

successiva del progetto.

Tratta nuova: nella parte iniziale l'acqua raccolta dalle caditoie disposte

sul lato a valle della strada viene convogliata nella canalizzazione delle acque meteoriche realizzate nell'ambito dell'edificazione "Corba III". L'apporto è

relativo a ca. 460 mq di superficie stradale.

Nella parte finale (rampa con pendenza 8%) l'acqua raccolta dalle caditoie viene convogliata in un pozzetto situato alla fine della strada, dal quale è previsto uno scarico provvisorio verso il mappale no. 787 RFD. Nella situazione finale, il pozzetto dovrà essere raccordato al sistema di smaltimento delle acque meteoriche della

nuova edificazione.

Segnaletica

In conformità alla specifica Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr), stato gennaio 2021, è prevista la seguente segnaletica:

- segnali di inizio e fine zona d'incontro (segnali 2.25.5 e 2.59.6 OSStr) e relative demarcazioni
- segnale di strada senza uscita (segnale 4.09 OSStr)
- segnali di divieto di fermata nelle piazze di giro (segnale 2.49 con tavola complementare "piazza di giro")

 segnale di stop allo sbocco su via Cantonale (segnale 3.01 OSStr) e relative demarcazioni

Il posizionamento dei segnali e delle demarcazioni è illustrato nei piani di progetto.

Altre infrastrutture

È stata formulata alle AIL la richiesta inerente alla necessità di posare altre infrastrutture. Il coordinamento delle eventuali necessità è da prevedere nella fase successiva del progetto, così come la verifica con altri operatori (Swisscom, UPC, ecc.).

Impianto per la raccolta dei rifiuti urbani

In attesa di indicazioni inerenti il fornitore dell'impianto e delle relative specifiche, in questa fase di progetto sono stati definiti il posizionamento dei containers e le aree di approccio per il veicolo pesante addetto al trasporto.

Sono altresì state preliminarmente valutate le necessità di sostegno della scarpata retrostante, in modo da determinare le necessità di un muro di controriva e la possibile sua altezza.

Dal punto di vista progettuale, questo elemento dovrà essere sviluppato nella fase successiva del progetto (progetto definitivo).

Necessità di dissodamento

L'intervento prevede alcuni interventi sul mappale 756 RFD classificato come bosco nel PRP, in particolare è prevista:

- la realizzazione dei nuovi contenitori per la raccolta dei rifiuti;
- l'adeguamento del muro di sostegno della scarpata (lungo il confine del mappale 756 RFD).

Si renderà pertanto necessario il dissodamento di una porzione di superficie boschiva. Il dissodamento ha carattere temporaneo per quel che riguarda le opere di costruzione del nuovo muro di sostegno (scavo per la realizzazione del muro), mentre sarà permanente per la porzione di mappale occupata dal muro, dai cassonetti dei rifiuti e dalla relativa zona di manovra dei camion.

I dettagli relativi alle necessità di dissodamento e la relativa richiesta andranno formulati nella fase progettuale successiva.

Stima dei costi

La stima dei costi *(preventivo di massima ±20%)* è stata allestito in base ai quantitativi stimabili in questa fase di progetto e a prezzi unitari aggiornati allo stato del mercato.

Parti d'opera

Il preventivo è strutturato in modo da differenziare le seguenti parti d'opera:

- 1. Installazioni e gestione cantiere
- Sistemazione/risanamento tratta stradale esistente dalla strada cantonale al posteggio locale pubblico Canvetto Federale
- 3. Nuova tratta stradale dalla fine della strada esistente fino alla piazza di giro "residenziale"

- 4. Nuova tratta stradale dalla piazza di giro "residenziale" al confine con il mappale 145 RFD
- 5. Piazza di giro "Canvetto"
- 6. Piazza di giro "residenziale"
- 7. Illuminazione stradale
- 8. Impianto raccolta rifiuti
- 9. Posteggi per ospiti stabile mappale 754 RFD
- 10. Scalinata tra Via ai Bulétt e Via Trevano Fermata trasporto pubblico Cioss

Costi d'opera

La tabella seguente riassume i costi delle citate parti d'opera.

	OPERE			TOTALE
1	Installazione e gestione cantiere	CHF.	40'000.00	
2	Sistemazione strada esistente	CHF.	72'869.00	
3	Nuova tratta stradale fino a piazza di giro "residenziale"	CHF.	86'342.00	
4	Nuova tratta stradale da piazza di giro "residenztiale"	CHF.	226'335.00	
5	Piazza di giro Canvetto	CHF.	41'015.00	
6	Piazza di giro "residenziale"	CHF.	3'561.00	
7	Illuminazione	CHF.	33'500.00	
8	Impianto raccolta rifiuti	CHF.	67'714.00	
9	Posteggi ospiti stabile mappale no. 754 RFD	CHF.	8'398.00	
10	Scalina collegamento Via ai Bulétt - Via Trevano - Fernata trasporto pubblico Cioss	CHF.	30'000.00	
A	COSTO DELL'INTERVENTO		CHF.	609'734.0
	Onorari di progettazione (progetto definitivo, appalti. Progetto esecutivo, DL)	CHF.	122'000.00	
	Oneri di pubblicazione, tenuta a giorno catastale	CHF.	2'000.00	
	Oneri per il calcolo di eventuali contributi di miglioria	CHF.	5'000.00	
	Oneri di espropriazione	CHF.	0.00	
	Onorario di progettazione dissodamento	CHF.	3'000.00	
В	TOTALE ONORARI E ONERI		CHF.	132'000.0
	TOTALE A+B		CHF.	741'734.0
	Imprevisti regie (+/-10%)		CHF.	74'266.0
	Costo d'opera		CHF.	816'000.0
	IVA 7.7% e arrotondamenti		CHF.	64'000.0
	TOTALE GENERALE (IVA inclusa)		CHF.	880'000.0

Finanziamento

Il finanziamento dell'opera è a carico del Comune di Canobbio, con riscossione di contribuiti di miglioria secondo le interessenze dei fondi interessati dall'opera.

Secondo la legge sui contributi di miglioria il Comune è tenuto al prelievo in ragione di una percentuale variante tra il 70% ed il 100% della spesa totale. La percentuale viene decisa dal Consiglio Comunale al momento della concessione del credito di costruzione e non potrà scostarsi dalla forchetta sopraindicata, trattandosi inequivocabilmente di un'opera di urbanizzazione.

Nel perimetro di prelievo (che andrà deciso dal Municipio) verranno inclusi tutti i proprietari di fondi ai quali ne deriva un vantaggio a seguito dell'esecuzione dell'opera.

CONCLUSIONI

Per urbanizzare dei comparti 3A e 3B della zona Corba si è calcolato una spesa complessiva di CHF. 880'000.00 (IVA inclusa).

Oltre all'approvazione dei piani di progetto e lo stanziamento del credito di costruzione da parte del Consiglio Comunale, si dovrà procedere alla pubblicazione del progetto stradale.

Contributi di miglioria

Secondo dei precisi disposti di legge, il Municipio è tenuto a prelevare i contributi di miglioria per le opere stradali la cui percentuale nel caso specifico, trattandosi di un'opera che riveste carattere di "urbanizzazione particolare", non può essere inferiore al 70% della spesa complessiva.

Il Municipio propone il prelievo pari al 70% della spesa complessiva. Tasso di prelievo già adottato per altre opere pubbliche stradali.

L'importo totale dei contributi di miglioria da prelevare dai privati ammonta quindi a *CHF. 616'000.00* (CHF. 880'000.00 x 70%).

Per tutto quanto non riportato nel presente messaggio ed i dettagli sull'intervento, si rimanda all'incarto di progetto, che <u>rimane a disposizione</u> presso l'UTC.

Richiamato quanto sopra esposto, invitiamo il Consiglio comunale a voler

RISOLVERE

- 1. è approvato il progetto, il preventivo di spesa e il credito per la formazione della nuova strada di Via ai Bulétt in zona Corba (Settori 3A-3B), nonché della proposta di prelievo dei contributi di miglioria.
- 2. al Municipio è concesso il credito di <u>CHF. 880'000.00</u> (IVA inclusa), per il finanziamento delle opere previste descritte nel presente messaggio;
- 3. i contributi di miglioria, dovranno essere prelevati dal Municipio nella misura del 70%, previa pubblicazione ed intimazione ai proprietari inclusi nel perimetro del comprensorio di prelievo che verrà deciso dal Municipio, in osseguio a quanto previsto dai disposti di legge vigenti in materia;
- 4. la spesa sarà iscritta nella gestione investimenti sotto la rispettiva voce ed attivata a bilancio quale bene amministrativo;
- 5. la stessa sarà ammortizzata nella misura minima del 2.5% in ossequio a quanto previsto dall'art. 17 cpv. 2 lett. b) del Regolamento sulla gestione finanziaria e contabilità dei Comuni;
- 6. è fissata al 31 dicembre 2025 la data di decadenza del credito ai sensi dell'art. 13 cpv. 3 LOC.

i II/Simdaco

R. Lurali

Con distinti ossequi

Per esame e rapporto:

Gestione	Opere pubbliche	Petizioni
•	•	