



Indirizzo Via Lucomagno 14
CH 6710 Biasca
Telefono 091 874 39 00
E-mail info@biasca.ch
Internet www.biasca.ch

Funzionario
Telefono
E-mail

Biasca 22 agosto 2023
Rif 113Bw08
RM 22.08.2023//3596
C 377 / S 2438

MESSAGGIO MUNICIPALE

no. 20 – 2023

del 22 agosto 2023

concernente la richiesta di un credito di CHF 1'162'500.00 per la progettazione e l'esecuzione delle opere di infrastruttura e pavimentazione di Via alla Centrale e l'approvazione dell'accordo di cessione dei relativi sedimi stradali al Comune da parte di FFS e OFIBLE

Egregio Signor Presidente,
Signore e Signori Consiglieri Comunali,

con il presente messaggio municipale il Municipio sottopone all'attenzione del Consiglio comunale l'approvazione del credito necessario per l'esecuzione delle opere di infrastruttura e pavimentazione di Via alla Centrale, unitamente all'approvazione dell'accordo di cessione dei relativi sedimi stradali al Comune da parte delle Ferrovie Federali Svizzere SA (FFS) e delle Officine idroelettriche di Blenio SA (OFIBLE).

1. Premessa

Via alla Centrale è la strada di collegamento tra Via Chiasso e il nuovo Centro di Manutenzione delle FFS. Oltre l'accesso a quest'ultima costruzione e alle infrastrutture di OFIBLE, lungo la strada vi sono molteplici attività private e pubbliche situate in zona pianificata artigianale-industriale e per attrezzature e costruzioni di interesse pubblico.

A oggi la strada si trova su sedimi di proprietà FFS e OFIBLE, i quali hanno assunto ed assicurato la manutenzione ordinaria della strada. Considerato l'effettivo utilizzo pubblico della strada, da tempo, Comune e proprietari condividono la necessità di rendere pubblico il sedime così da regolamentare correttamente responsabilità, diritti e accordi di gestione dell'accesso.

Lo stato attuale della strada è pessimo, tale da richiedere un intervento di risanamento totale della pavimentazione su buona parte della tratta. Il calibro stradale è spesso insufficiente riducendo la sicurezza viaria della tratta. Al contempo è considerata la pianificazione della zona servita, il Municipio ritiene indispensabile procedere all'urbanizzazione del comparto allacciandolo alla canalizzazione pubblica e disponendo un'adeguata illuminazione stradale. La rete idrica principale richiede pure di essere sostituita e potenziata.

2. Accordo di cessione dei sedimi stradali FFS e OFIBLE

Al presente messaggio viene allegata la bozza di accordo tra FFS, OFIBLE e Comune che regola la cessione dell'intero tracciato stradale di Via alla Centrale.

In breve le condizioni:

- FFS e OFIBLE cedono gratuitamente al Comune i sedimi su cui si svilupperà la nuova strada, assumendosi pure le spese di mutazione, notarili e iscrizione a registro fondiario;
- FFS versa, quale partecipazione alle opere di urbanizzazione stradale, un contributo una tantum di CHF 300'000.00 IVA esclusa;
- lungo le nuove infrastrutture il Comune posa a sue spese un tubo foderato fornito da OFIBLE;
- FFS e OFIBLE vengono esonerate dal pagamento dei contributi di miglioria, e ciò significa che la parte di contributi che FFS e OFIBLE sarebbero chiamati a pagare viene assunta dal Comune.

Nell'allegato A.1 si riprende il piano di mutazione per i sedimi ceduti da FFS e OFIBLE

Nell'allegato B.1 si l'accordo bonale tra FFS, OFIBLE e Comune.

3. Descrizione del progetto

Il progetto in esame comprende il risanamento e la miglioria della tratta di strada di Via alla Centrale che dall'innesto sulla strada cantonale, per una lunghezza di circa 650 metri, si estende verso il nuovo centro di manutenzione FFS.

i. Stato attuale

Il tratto di strada in progetto concede l'accesso a diverse utenze:

nella zona sud accesso Centrale idroelettrica di Biasca di proprietà OFIBLE;
 accesso Forte Mondascia di proprietà FOR TI.

nella zona centrale accesso impresa di pittura Paolucci SA;
 accesso Ecocentro comunale di proprietà del Comune di Biasca;
 accesso Consorzio Nettezza Urbana Biasca e Valli;
 accesso impresa SPALU SA;
 accesso azienda forestale Ecomac SA.

nella zona nord accesso abitazione mapp. 5922 RFD di Biasca;
 accesso stand di tiro di proprietà Società Tiro al Volo Biasca;
 accesso teleferica di proprietà OFIBLE;
 accesso comparto CMI/EIZ Biasca di proprietà FFS.

Geometricamente il calibro stradale lungo la tratta di progetto non risulta omogeneo, ma bensì si constata un'importante variazione dello stesso passando dai 3.50 m ai 6.00 m. La tratta termina in corrispondenza di un piccolo manufatto con conseguente riduzione del calibro a 3.30 m. La pavimentazione mostra numerosi danni quali piccole fessure, cedimenti dei cigli, ormaie, depressioni e disgregazione della miscela con perdita del legante bituminoso. I difetti riscontrati sono prevalentemente legati alla vetustà della miscela e a un sottofondo inadeguato ai carichi veicolari (es. veicoli pesanti). Altro fattore sicuramente influente è l'insufficiente efficacia dell'evacuazione delle acque piovane dovuta alla poca pendenza trasversale con conseguenti ristagni e fenomeni di gelo-disgelo.

Sono presenti le seguenti infrastrutture:

- condotta di distribuzione dell'acqua potabile in ghisa duttile (GD) DI 105/90;
- bauletti cavi per la distribuzione dell'energia elettrica di proprietà SES;
- bauletto cavi per la distribuzione del segnale TV e internet di proprietà Swisscom SA.

Il comparto non è servito dalle canalizzazioni comunali, l'attuazione del PGS non è ancora avvenuta.

ii. Progetto stradale

Il progetto si basa sulle attuali condizioni geometriche del tracciato e, dove possibile, migliorie puntuali in accordo alle normative VSS vigenti. Prevalentemente vengono apportate le seguenti correzioni:

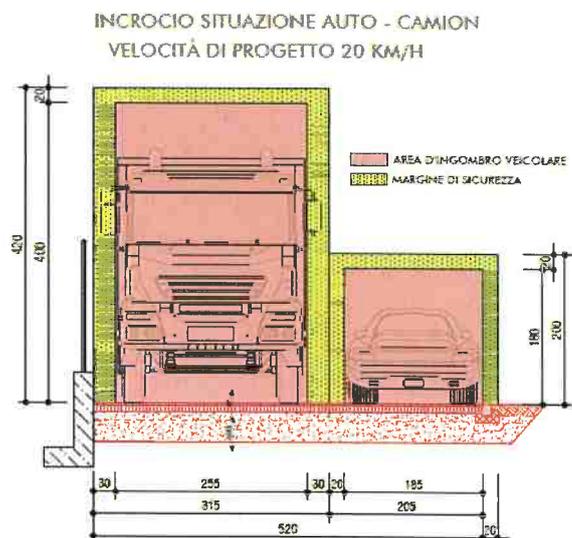
- calibro stradale;
- parametri del tracciato (raggi, raccordi, rettilinei, ...);
- allargamenti in curva;
- pendenze trasversali e longitudinali.

La definizione delle esigenze del calibro stradale è avvenuta in accordo con le esigenze poste dal Comune a seguito di una valutazione della tipologia di traffico presente e la relativa intensità. Il campo stradale di progetto è stato quindi così suddiviso:

- tratta risanata (PR +0.000 – PR +170.000), ripresa del calibro esistente bidirezionale;
- tratta implementata (PR +170.00 – PR +635.000), applicazione nuovo calibro da 5.20 m.

Il calibro di 5.20 m è definito al fine di garantire l'incrocio "auto-veicolo pesante" con velocità di progetto pari a 20 km/h (vedi figura a lato) e un incrocio "auto-auto" a una velocità di progetto pari a 40 km/h.

L'incrocio "veicolo pesante-veicolo pesante" è ritenuto un caso eccezionale con possibilità di scambio in aree specifiche (incrocio OFIBLE, piazza di giro e piazzale CNU) e in corrispondenza degli allargamenti sterrati presenti a bordo strada.



Per il dimensionamento strutturale, la classe di traffico della strada è definita di tipo T2 (traffico leggero), nel rispetto delle esigenze minime previste per strade secondarie ed in considerazione del traffico medio giornaliero.

L'intervento prevede la realizzazione di una pavimentazione eseguita con miscela bituminosa addensata a doppio strato:

- strato base AC T 22 S, spessore 70mm;
- strato d'usura AC 8 S, spessore 30mm;

posata su uno strato di fondazione portante riqualificato con del misto granulare 0/45 non gelivo, stuoia statica di rinforzo e plania con valore ME >100 MN/m².

In corrispondenza della tratta iniziale, più precisamente dalla progressiva 0.000 alla progressiva 170.000, in considerazione di un intervento di risanamento già eseguito in passato, si prevede un'ottimizzazione dei costi favorendo il mantenimento dello strato base AC T 22, limitandosi a un rifacimento del solo strato d'usura in AC 8 S. Al fine di evitare il propagarsi di fessurazioni o giunti esistenti dallo strato base a quello di usura, si prevede la realizzazione di un S.A.M.I (strato di bitume modificato e pietrischetto) di rinforzo con l'eventuale posa di una rete d'armatura nelle aree più critiche. In questo caso lo spessore dell'usura viene aumentato a 40 mm.

Lo smaltimento delle acque nella prima tratta, dalla progressiva 0.000 alla progressiva 170.000, risulta eseguita tramite un sistema di raccolta di caditoie con immissione nelle infrastrutture cantonali e smaltimento nel ricettore naturale. Tale sistema verrà mantenuto e prolungato dalla progressiva 170.000 alla 235.000, favorendo lo smaltimento dell'acqua nella zona d'interno curva. Il piccolo aumento di superficie non comporta alcun problema di natura idraulica.

Dalla progressiva 235.000 a fine intervento, lo smaltimento delle acque stradali avverrà per dispersione superficiale, tramite pendenza trasversale, nell'area di terra vegetale presente ai bordi.

Al fine di garantire un'adeguata sicurezza d'utilizzo della strada, si propone una modifica della segnaletica stradale con una nuova demarcazione orizzontale con vernice strutturata e una nuova cartellonistica verticale. Le modifiche principali sono le seguenti:

- eliminazione della rotonda provvisoria in corrispondenza dell'incrocio OFIBLE;
- gerarchizzazione della strada comunale con precedenza su accessi secondari;
- ripresa isole di riduzione del calibro quale moderazione di velocità;
- esecuzione di una piazza di giro per veicoli di categoria B eseguita al termine del tratto stradale.

Nell'allegato A.2 si riprende il piano del progetto stradale e nell'allegato A.3 la relativa segnaletica proposta.

iii. Opere da PGS

Il progetto si prefigge lo scopo di posare una nuova condotta di acque luride che possa servire i mappali adiacenti alla strada, riprendono le considerazioni già espresse nel PGS e adeguandole alle esigenze esecutive.

Le modifiche apportate al PGS ed esplicate in relazione tecnica prevedono di correggere il tracciato con l'adeguamento delle pendenze longitudinali fino al 1.0%, la modifica del diametro con la posa di una condotta in PVC DN 200 e la creazione di un attraversamento della massicciata ferroviaria tramite un tubo fodera DN 500 realizzato con la tecnica dello spingitubo. La gestione del salto di quota fra le due tratte avverrà tramite una camera tipo "zurigo".

L'opzione scelta per l'attraversamento della ferrovia dovrà essere convalidata e confermata da parte di FFS SA. Di principio nel progetto sono stati ripresi i dettami standard di FFS SA in casi analoghi, quali:

- attraversamento eseguito a una profondità superiore ai 4 m dalla linea dei binari;
- attraversamento più rettilineo possibile;
- trincee di attracco dello spingitubo eseguite esternamente alla linea di sicurezza di 45° della massicciata del binario.

A livello di preventivo sono stati considerati eventuali oneri supplementari richiedibili da FFS SA per la realizzazione di tale intervento come, ad esempio, la realizzazione di un piano di sicurezza e di un monitoraggio puntuale del binario prima e dopo i lavori.

Con la realizzazione del collettore verranno realizzate anche tutte le predisposizioni necessarie fino a confine mappale per l'allacciamento secondo PGS vigente.

Nell'allegato A.4 si riprende il piano del progetto infrastrutture.

iv. Acquedotto comunale

Parallelamente ai lavori stradali si prevede la sostituzione dell'attuale condotta di distribuzione potabile in ghisa con una nuova in PE100 DN 125. La nuova condotta ricalcherà il tracciato delle canalizzazioni prevedendo quindi la sostituzione lungo tutto il tratto stradale, il passaggio nello spingitubo sotto la ferrovia e il successivo innesto sull'acquedotto situato sotto la cantonale.

La nuova condotta permetterà di allacciare il comparto con un anello di rete a maggiore garanzia della qualità di erogazione e futura gestione degli eventuali interventi sul tracciato.

v. Illuminazione pubblica

In occasione dei lavori, si prevede la realizzazione di una nuova illuminazione pubblica del comparto.

vi. Altre infrastrutture

In concomitanza dei lavori, la Società Elettrica Sopracenerina SA, prevede il potenziamento delle linee elettriche tramite la posa di un nuovo bauletto e la creazione di un nuovo armadio di distribuzione della bassa tensione. Il nuovo bauletto sarà realizzato, dove possibile, all'esterno del campo stradale per facilitare interventi futuri.

OFIBLE, in accordo alla convenzione in stipulazione con FFS SA e Comune, intende predisporre un portacavo lungo l'intero tracciato stradale in concomitanza dei lavori di scavo delle infrastrutture previste. Il nuovo tracciato sarà realizzato dal Comune di Biasca e ceduto a OFIBLE al termine dei lavori.

vii. Termini

Le tempistiche previste sono riportate di seguito:

Pubblicazioni e procedure

settembre '23 – ottobre '23
 novembre '23 – gennaio '24
 febbraio '24 – marzo '24
 marzo '24 – aprile '24
 maggio '24

Approvazione progetto definitivo
 Pubblicazione progetto stradale
 Stesura capitolati d'appalto secondo LCPubb
 Gara d'appalto secondo LCPubb
 Delibera impresario costruttore e pavimentazione

Esecuzione

maggio '24 – luglio '24
 luglio '24 – agosto '24
 settembre '24 – ottobre '24
 ottobre '24
 novembre '24

Esecuzione infrastrutture
 Esecuzione "spingitubo" e raccordo su cantonale
 Opere di pavimentazione
 Segnaletica stradale
 Riserva

Messa in esercizio

novembre '24
 dicembre '24 – febbraio '25
 giugno '25

Terminazioni e mutazioni
 Prospetto contributi e pubblicazione
 Chiusura del credito

4. Costi di investimento

Il preventivo di spesa viene suddiviso in varie parti d'opera con una chiave di riparto appropriata, in considerazione delle prestazioni necessarie per il completamento delle opere richieste. Di principio fanno stato le sezioni tipo di progetto.

Il preventivo è così suddiviso:

- PAV_1: Interventi su tratta da PR +0.000 a +170.000;
- PAV_2: Interventi su tratta da PR +170.000 a +635.000;
- AP: Acqua potabile comunale con quota parte pavimentazione;
- PGS: Opere per lo smaltimento delle acque con quota parte pavimentazione;
- IP: Illuminazione pubblica;
- EL: Interventi richiesti da OFIBLE a carico del Comune.

Il collettore in oggetto rispetta tutti i requisiti per poter beneficiare dei sussidi cantonali lungo tutta la tratta (P1528 – P1535). L'attuale capacità finanziaria del Comune di Biasca sancisce una percentuale di sussidiamento pari al 40% (valore da confermare da parte di SPAAS).

Il costo d'investimento complessivo per la realizzazione delle opere previste a progetto corrisponde a **CHF 1'162'500.00** (IVA 7.7% e onorari compresi).

La tabella successiva riassume la composizione dei singoli costi (+/-10%).

| DESCRIZIONE | COMUNE DI BIASCA | | | | | | |
|--|---------------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|--------------|
| | PAV_1 | PAV_2 | AP | PGS | IP | EL | TOTALE |
| Parte d'opera | | | | | | | |
| Opere da impresario costruttore e pavimentazione | | | | | | | |
| Costi per parte d'opera | 63'337.50 | 314'195.00 | 57'570.00 | 154'610.00 | 32'128.50 | 28'506.50 | 650'347.50 |
| Costi comuni Impianto cantiere e lavorazioni particolari | 65'706.00 | | | | | | 65'706.00 |
| % ripartizione parte d'opera PG, capitoli CPN 111, 113 e 237 | 10% | 49% | 9% | 24% | 4% | 4% | 100% |
| | 6'288.00 | 33'276.00 | 5'716.00 | 15'351.00 | 2'545.00 | 2'530.00 | 65'706.00 |
| Opere specialistiche | | | | | | | |
| Esecuzione spingitubo sotto ferrovia | 44'000.00 | | | | | | 44'000.00 |
| % ripartizione fra AP e PGS | 0% | 0% | 33% | 67% | 0% | 0% | 100% |
| | 0.00 | 0.00 | 14'667.00 | 29'333.00 | 0.00 | 0.00 | 44'000.00 |
| Opere da idraulico | | | | | | | |
| Fornitura materiale | | | 35'000.00 | | | | 35'000.00 |
| Prestazioni da idraulico per posa | | | 15'500.00 | | | | 15'500.00 |
| Opere da elettricista | | | | | | | |
| Prestazioni di terzi* | | | | | 31'000.00 | | 31'000.00 |
| Ispezioni TV | | | | 5'000.00 | | | 5'000.00 |
| Segnaletica stradale | | 6'000.00 | | | | | 6'000.00 |
| Opere varie quali, Recinzioni, ... | | 5'000.00 | | | | | 5'000.00 |
| Totale costi costruttivi | 69'625.50 | 358'471.00 | 128'453.00 | 204'294.00 | 65'673.50 | 31'036.50 | 857'553.50 |
| Imprevisti ca. 5-10% | 6'000.00 | 30'000.00 | 9'500.00 | 18'500.00 | 4'500.00 | 2'500.00 | 71'000.00 |
| Prospetto contributi miglioria | | 10'000.00 | | | | | 10'000.00 |
| Prestazioni tecniche (Progettazione, Fasi 32-53) | 10'000.00 | 55'000.00 | 17'000.00 | 35'000.00 | 9'000.00 | 4'000.00 | 130'000.00 |
| Prestazioni FFS per passaggio linea ferroviaria | | | 3'000.00 | 7'000.00 | | | 10'000.00 |
| Totale per parte d'opera (IVA esclusa) | 85'625.50 | 453'471.00 | 157'953.00 | 264'794.00 | 79'173.50 | 37'536.50 | 1'078'553.50 |
| IVA 7.70% e arrotondamento | 6'374.50 | 36'029.00 | 12'047.00 | 20'206.00 | 6'326.50 | 2'963.50 | 83'946.50 |
| Totale per parte d'opera (IVA inclusa) | 92'000.00 | 489'500.00 | 170'000.00 | 285'000.00 | 85'500.00 | 40'500.00 | 1'162'500.00 |
| Totale per intervento (IVA inclusa) | 1'162'500.00 | | | | | | |

5. Contributi di miglioria

Conformemente alla Legge sui contributi di miglioria (LCM) del 24 aprile 1990 il presente progetto ha le basi per prevedere il prelievo di contributi per quanto concerne le parti di investimento che creano un miglioramento all'attuale situazione della strada. Nella fattispecie le opere di allargamento del campo stradale (circa 450 mq) e l'illuminazione pubblica.

L'opera rientra nella categoria delle opere di urbanizzazione generale, la cui aliquota di prelievo può essere definita tra un minimo del 30% e un massimo del 60%. Il Municipio propone il prelievo dei contributi di miglioria del 30% sui costi determinanti.

L'ammontare totale dei costi considerati come miglioria è stimato in questa fase di progetto in ca. CHF 184'500.00, il cui 30% definisce l'importo di prelievo pari a CHF 55'350.00.

Da una valutazione molto approssimativa elaborata dallo Studio Andreotti & Partner SA, consulente del Municipio per il "calcolo dei contributi di miglioria", l'importo posto a carico del prelievo dei contributi di miglioria di ca. CHF 55'350.00 verrebbe quindi suddiviso in ca. CHF 40'350.00 a carico del Comune di Biasca e ca. CHF 15'000.00 a carico dei privati.

Conformemente all'accordo proposto, la quota esigibile alle proprietà di FFS SA e OFIBLE verrà assunta dal Comune, altresì nel probabile perimetro vi sono sedimi comunali (particella no. 4663 RFD di Biasca – Ecocentro comunale). Si può pertanto considerare un'entrata netta da contributi di terzi da CHF 10'000.00 a CHF 15'000.00 sui CHF 55'350.00 stimati in totale.

A fronte di un costo quantificabile in CHF 10'000.00+15'000.00 per il calcolo e l'allestimento del prospetto di pubblicazione dei contributi di miglioria, si desume che il prelievo non rispetta il criterio di redditività.

In ossequio all'art. 1 cpv. 2 LCM, con il consenso del Consiglio di Stato si può prescindere dall'imposizione qualora il finanziamento dell'opera è adeguatamente garantito da altri tributi.

Un motivo potrebbe essere ravvisato nella esiguità dei singoli contributi e la conseguente sproporzione con le procedure e le spese d'accertamento e d'incasso (contributo non redditizio). Il prelevamento condurrebbe a una inutile messa in moto dell'apparato amministrativo e a un inutile aggravio per il contribuente. Piuttosto che motivo d'esonero, si tratta qui di assenza dei presupposti dell'imposizione (cf. Adelio Scolari, Tasse e contributi di miglioria, punto 173).

Pertanto, una volta che il Consiglio comunale avrà autorizzato il Municipio a ignorare l'imposizione dei contributi di miglioria vista l'assenza dei presupposti (procedura di prelievo non redditizia), lo stesso potrà formalmente chiedere al Consiglio di Stato di approvare a sua volta la decisione.

6. Oneri finanziari

La spesa oggetto del presente credito è inserita al punto 5 nel conto degli investimenti del Preventivo 2023 e nel Piano finanziario 2023-2027.

Conformemente al modello contabile armonizzato di seconda generazione (MCA2), gli interventi previsti dal presente messaggio municipale rientrano in gruppi diversi di investimento, per i quali vengono applicati ammortamenti differenziati applicando il metodo nell'ammortamento a quota costante, calcolato di principio sulla durata di vita del bene.

Le opere di canalizzazione rientrano nel gruppo di bilancio 1403.200 e a conto investimenti nel 5032 "Opere di depurazione acque" (canalizzazioni) ed è loro attribuita una durata di utilizzo dai 40 ai 50 anni (tasso di ammortamento minimo 2% ad un massimo di 2.5%).

Le opere dell'Azienda Acqua Comunale a bilancio rientrano nel conto 1403.100 mentre nel conto investimenti sono nel gruppo 5031 "Approvvigionamento idrico" (manufatti) la cui durata è definita in 40 anni (tasso di ammortamento del 2.5%).

Il Municipio propone di ammortizzare le opere di canalizzazione in un periodo di 40 anni, le opere stradali in un periodo di 33 anni e, conformemente alle disposizioni legali, in 40 anni le opere di approvvigionamento idrico.

| | |
|--|---------------------|
| Riassunto dei costi (vedi tabella dei costi al capitolo 4): | CHF |
| Opere stradali (PAV_1 + PAV_2 + IP + EL) | 707'500.00 |
| Opere di PGS | 285'000.00 |
| Opere AAC (AP) | 170'000.00 |
| Totale | 1'162'500.00 |

Per il calcolo degli oneri finanziari dell'opera è determinante la spesa effettiva, dedotti i sussidi e contributi.

PER IL COMUNE

Opere di PGS

| | |
|---------------------------------------|------------------|
| Spesa da considerare PGS | 285'000.00 |
| Sussidio SPAAS per PGS | - 114'000.00 |
| Contributo costruzioni canalizzazioni | -130'000.00 |
| Spesa determinante opere PGS | 41'000.00 |

Opere stradali

| | |
|---|-------------------|
| Spesa opere stradali | 707'500.00 |
| Contributo una tantum FFS (CHF 300'000.00 + IVA 7.7%) | - 323'100.00 |
| Spesa determinante opere stradali | 384'400.00 |

Investimento netto

| | |
|--|-------------------|
| Spesa determinante opere PGS | 41'000.00 |
| Spesa determinante opere stradali | 384'400.00 |
| Totale spesa determinante per il Comune | 425'400.00 |

Ne conseguono i seguenti oneri finanziari:

- Ammortamento opere di canalizzazione di CHF 1'025.00 (40 anni);
- Ammortamento opere stradali di CHF 9'610.00 (40 anni);
- Interessi passivi sul capitale medio investito di CHF 8'508.00 (tasso 4%).

PER L'AZIENDA ACQUA COMUNALE

Spesa da considerare acquedotto

CHF

170'000.00

Spesa determinante**170'000.00**

Ne conseguono i seguenti oneri finanziari:

- Ammortamento opere di CHF 4'250.00 (40 anni);
- Interessi passivi sul capitale medio investito di CHF 3'400.00 (tasso 4%)

Si ritiene che l'onere relativo al credito proposto sia sostenibile per i conti comunali.

7. Procedura di voto

La procedura di accoglimento per la parte degli investimenti (art. 13 cpv. 1 lett. e) LOC) richiede la maggioranza qualificata (art. 61 cpv. 2 LOC). La risoluzione dovrà pertanto ottenere il voto favorevole di almeno 18 Consiglieri comunali.

8. Commissione competente per l'allestimento del rapporto

Conformemente a quanto indicato dall'articolo 10 RaLOC, il messaggio è assegnato alla Commissione delle Opere pubbliche, alla Commissione delle Petizioni e alla Commissione della Gestione.

Egregio Signor Presidente,
Signore e Signori Consiglieri comunali,

sulla base di quanto esposto nel presente messaggio municipale, vi invitiamo a voler aderire all'annesso disegno di decreto.

Cordiali saluti.

Per il Municipio:

il Sindaco

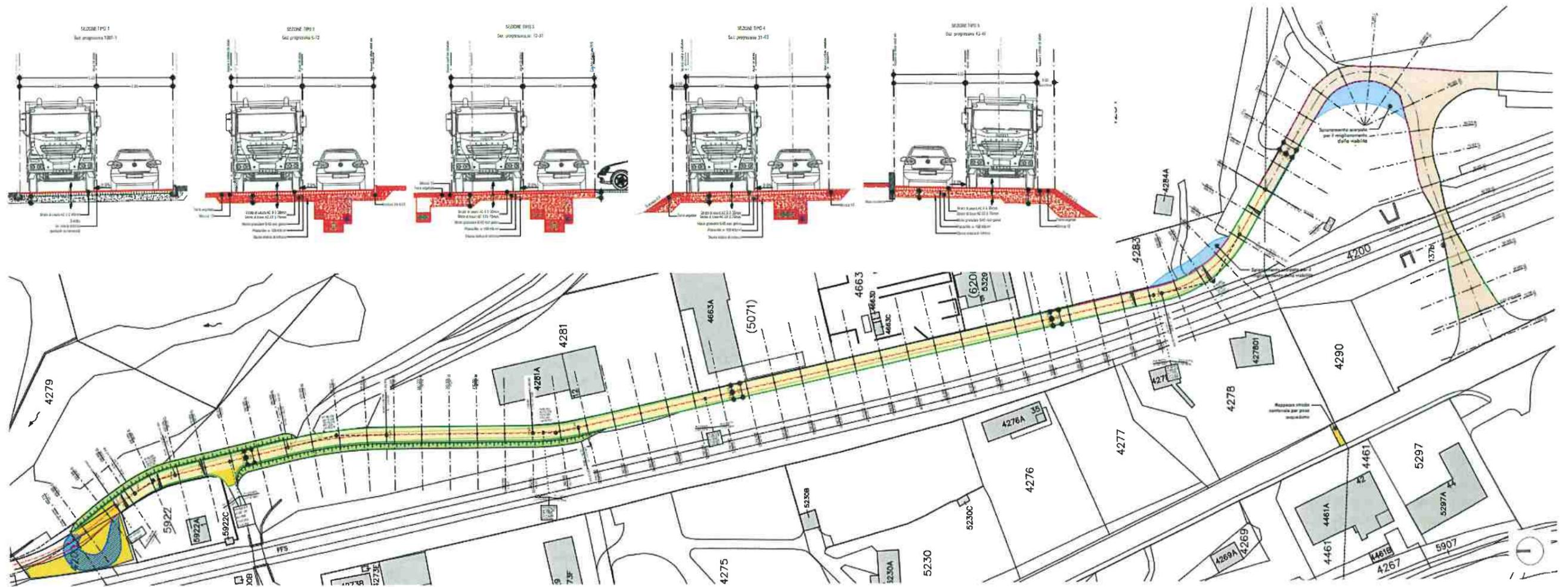
Loris Galbusera



Il Segretario

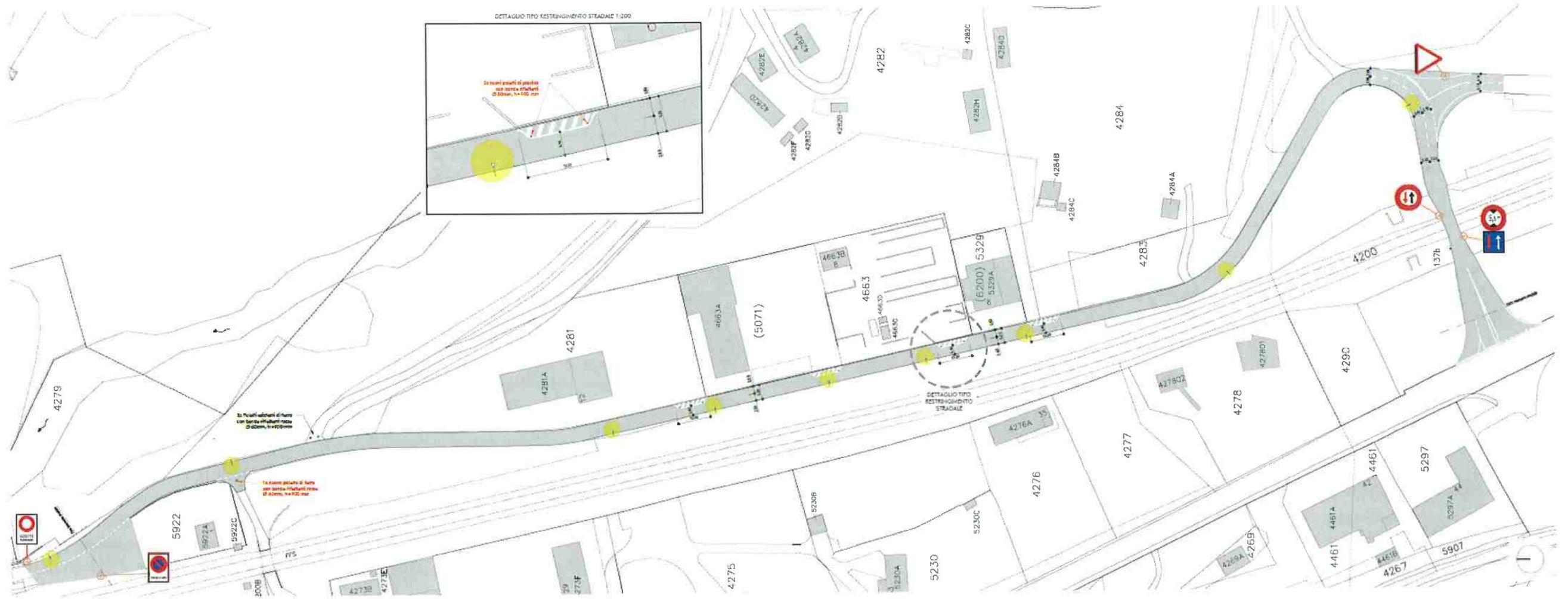
Igor Rossetti

Allegato A.2 - piano del progetto stradale



Riferimento al piano: 19.19.01_D001-Piano intervento

Allegato A.3 - piano segnaletica stradale



Riferimento al piano:19.19.01_D007-Piano segnaletica

Allegato B.1 – Accordo tra FFS, OFIBLE e Comune di Biasca



SBB CFF FFS

Progetto: Cessione strada

ISP: 1155603

Bozza del 13 settembre 2023

Accordo

tra

le **Ferrovie federali svizzere FFS**, società anonima di diritto speciale, a norma della LFFS del 20.3.1998, con sede a Berna, Hilfikerstrasse 1, 3000 Berna 65
(in seguito: FFS)

e

le **OFFICINE IDROELETTRICHE DI BLENIO SA**
con sede a 6718 Olivone
(in seguito: OFIBLE)

da una parte

e

il **Comune di Biasca**, Biasca
(in seguito: Comune)

relativo alla cessione del tratto stradale di Via alla Centrale a Biasca

1. Situazione iniziale

OFIBLE e FFS sono proprietarie del tratto di strada "Via alla Centrale" che dalla Via Chiasso porta al nuovo Centro di Manutenzione delle FFS. Il tratto stradale occupa due fondi: la part. no. 4283 di proprietà di OFIBLE e la part. no. 4200 di proprietà FFS. Servitù reciproche ne permettono l'uso comune.

L'area servita dalla strada in oggetto ha subito durante gli ultimi anni importanti cambiamenti, in particolare, nella zona industriale artigianale si sono insediate diverse imprese pubbliche (Comune, CNU) e private (Paolucci SA, Associazione For.Ti e Stand di tiro). Nel comparto si è pure insediato il nuovo Centro di Manutenzione delle FFS.

I principali mappali che confinano con Via alla Centrale beneficiano di un diritto di passo sul mappale no. 4200, ma non sul mappale no. 4283, salvo l'Associazione For.Ti.

Fino ad oggi OFIBLE e FFS si sono occupate congiuntamente della manutenzione necessaria della strada citata, fatto salvo lo sgombero della neve effettuato ad opera del Comune. Oltre ai due proprietari nessuno dei proprietari dei fondi serviti dalla strada si fa carico delle spese di manutenzione. Da rilevare anche che i diritti di transito sulla particella no. 4283 non sono definiti.

Lo stato attuale di utilizzo della strada, considerata pubblica dagli utilizzatori, comporta svariati problemi; in particolare si sottolinea un problema di sicurezza legato al transito su una strada privata, che di fatto non sottostà alla vigente legislazione sulle strade e alla relativa responsabilità.

Nel corso degli ultimi anni le parti si sono incontrate più volte, concordando nell'obiettivo di rendere pubblico a tutti gli effetti il tratto di strada di "Via alla Centrale" appartenente a OFIBLE e FFS.

2. Cessione della strada da parte di FFS

FFS si impegna a cedere al Comune il tratto di strada colorato in giallo come da piano allegato 1.

Con la cessione verrà regolata anche l'iscrizione a Registro Fondiario di eventuali servitù necessarie a regolare l'attraversamento delle superfici cedute con condotte, cavi ecc. o diritti legati all'esercizio ferroviario.

La cessione avviene a titolo gratuito.

3. Cessione della strada da parte di OFIBLE

OFIBLE si impegna a cedere al Comune il tratto di strada colorato in verde come da piano allegato 1.

Con la cessione verrà regolata anche l'iscrizione a Registro Fondiario di eventuali servitù necessarie a regolare l'attraversamento delle superfici cedute con condotte, cavi ecc.

La cessione avviene a titolo gratuito.

4. Realizzazione del progetto di allargamento stradale di Via alla Centrale

Il Comune si impegna a concludere i lavori di allargamento stradale di Via alla Centrale di cui al progetto definitivo "19.19.01" del 17.08.2023 (vedi piano di riferimento nell'allegato 2) entro il

31.12.2024; eventuali ritardi dovranno essere comunicati tempestivamente e giustificati alle parti contraenti.

Nell'ambito di tali lavori il Comune poserà su tutta la lunghezza dello scavo (particelle 4200 e 4283) anche un tubo fodera atto a ricevere future installazioni tecniche a servizio della teleferica sita sulla particella no. 4256. OFIBLE fornirà a proprie spese il tubo fodera, mentre i lavori e i costi dei lavori di posa rimarranno a carico del Comune.

5. Partecipazione finanziaria di FFS

FFS partecipa al finanziamento del progetto di allargamento di Via alla Centrale di cui al progetto definitivo "19.19.01" del 17.08.2023 (vedi piano di riferimento nell'allegato 2) con un contributo di CHF 300'000 (più IVA).

L'importo verrà versato al Comune nell'anno 2023 tramite fatturazione al seguente indirizzo:

*Ferrovie Federali Svizzere FFS
Creditori Infrastruttura
Poststrasse 6
3000 Berna 65*

Sulla fattura, indicare:

Referenza: claudia.mascetti_donati@sbb.ch

È anche possibile procedere con l'invio elettronico della fattura all'indirizzo e-mail: kreditorren@sbb.ch.

6. Contributi di miglioria

Il Comune dichiara che i contributi di miglioria da prelevare presso FFS e presso OFIBLE per il progetto di allargamento di Via alla Centrale di cui al progetto definitivo "19.19.01" del 17.08.2023 (vedi piano di riferimento nell'allegato 2) verranno presi a carico dal Comune. Questo in ragione delle prestazioni effettuate a favore del Comune da parte dei due proprietari citati e regolate mediante la presente convenzione.

7. Spese

Le spese di mutazione, notarili e di iscrizione a Registro fondiario sono a carico di FFS.

8. Allegati

Gli allegati sono parte integrante della presente convenzione.

9. Ulteriori disposizioni contrattuali

Con l'adempimento degli obblighi derivanti dal presente accordo, le parti dichiarano di non vantare ulteriori pretese l'una nei confronti delle altre.

Il presente accordo, stilato in tre esemplari, entra in vigore con la sottoscrizione delle parti.

Firme

Bellinzona,

Per FFS:

Aurelio Peduzzi
Pianificazione e gestione portfolio costruzioni
Dirigente Infrastruttura Regione Sud

Bellinzona,

Paolo Pedroni
Gestore dei fondi
Immobili Regione Centro

Biasca,

Per le OFIBLE:

Tiziano Martinoli (con procura)
Gestione proprietà Ofible

Biasca,

Per il Comune di Biasca:

Biasca,

Loris Galbusera
Sindaco

Igor Rossetti
Segretario comunale

Allegati:

1. Piano cessione strada
2. Piano D007 del progetto definitivo "19.19.01" del 17.08.2023

DECRETO

(disegno)

concernente la richiesta di un credito di CHF 1'162'500.00 per la progettazione e l'esecuzione delle opere di infrastruttura e pavimentazione di Via alla Centrale e l'approvazione dell'accordo di cessione dei relativi sedimi stradali al Comune da parte di FFS e OFIBLE

IL CONSIGLIO COMUNALE DI BIASCA

visto il messaggio municipale no. 20 del 22 agosto 2023

decreta:

- art. 1 Sono approvati il progetto e il preventivo per la progettazione e l'esecuzione delle opere di infrastruttura e pavimentazione di Via alla Centrale.
- art. 2 Al Municipio è concesso un credito di CHF 992'500.00 per la realizzazione delle opere di cui all'art.1.
- art. 3 Sugli oneri del Comune relativi all'allargamento del campo stradale e all'illuminazione pubblica, il Municipio è autorizzato a ignorare l'imposizione dei contributi di miglioria.
- art. 4 Sussidi e contributi saranno registrati in entrata del conto investimenti.
- art. 5 La spesa sarà registrata a consuntivo del conto investimenti – voce no. 5032 "Opere depurazione acque".
- art. 6 Il credito è da utilizzare entro il 31.12.2028.

D E C R E T O

(disegno)

concernente la richiesta di un credito di CHF 1'162'500.00 per la progettazione e l'esecuzione delle opere di infrastruttura e pavimentazione di Via alla Centrale e l'approvazione dell'accordo di cessione dei relativi sedimi stradali al Comune da parte di FFS e OFIBLE

IL CONSIGLIO COMUNALE DI BIASCA

visto il messaggio municipale no. 20 del 22 agosto 2023

d e c r e t a:

- art. 1 Sono approvati il progetto e il preventivo per la progettazione e l'esecuzione delle condotte AAC sotto Via alla Centrale.
- art. 2 Al Municipio è concesso un credito di CHF 170'000.00 per la realizzazione delle opere di cui all'art.1.
- art. 3 Sussidi e contributi saranno registrati in entrata del conto investimenti.
- art. 4 La spesa sarà registrata a consuntivo del conto investimenti – voce no. 5031 "Approvvigionamento idrico".
- art. 5 Il credito è da utilizzare entro il 31.12.2028.

Il Consiglio comunale

Biasca
Rif

22 agosto 2023
RM 22.08.2023//3596
113bW13 - UT

DECRETO

(disegno)

concernente la richiesta di un credito di CHF 1'162'500.00 per la progettazione e l'esecuzione delle opere di infrastruttura e pavimentazione di Via alla Centrale e l'approvazione dell'accordo di cessione dei relativi sedimi stradali al Comune da parte di FFS e OFIBLE

IL CONSIGLIO COMUNALE DI BIASCA

visto il messaggio municipale no. 20 del 22 agosto 2023

decreta:

art. 1 È approvata la convenzione tra il Comune di Biasca, rappresentato dal Municipio, FFS e OFIBLE concernente le opere di urbanizzazione di Via alla Centrale.