



Comune di Breggia
CH • 6835 Morbio Superiore

Confederazione Svizzera
Repubblica e Cantone Ticino

MM no. 12/2015
Ris.Mun. 900/2015

Breggia, 2 settembre 2015

MESSAGGIO MUNICIPALE CONCERNENTE L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO PER LA REALIZZAZIONE DELLE STRADE DEL PIANO VIARIO DI CANEGGIO E LA RICHIESTA DEL RELATIVO CREDITO DI COSTRUZIONE DI FR. 4'185'000.00

Signor Presidente,
Signore/i Consiglieri Comunali,

il piano del traffico di Caneggio è parte integrante del Piano regolatore dell'ex Comune, elaborato verso la fine degli anni '80 (esame preliminare dell'allora Dipartimento dell'ambiente, 1 marzo 1989) e approvato dal Consiglio di Stato il 2 marzo 1993 con ris. n. 1523.

A distanza di parecchi anni, il Municipio di Breggia ha deciso di riprendere in mano l'argomento per pianificare la realizzazione delle strade di raccolta B1 e di servizio C3.

Due particolari eventi hanno acuito la necessità di dare avvio all'operazione. Il primo riguarda il cedimento della strada situata su suolo privato, che serve la località Lungur. Il secondo è legato alla decisione di un cittadino di riprendere l'uso del proprio terreno, impedendo così il transito di veicoli per l'accesso alle località Cios e Campèl.

Piano regolatore

L'approvazione del Piano regolatore (PR) ha avuto un percorso lungo che sintetizziamo indicando le fasi principali.

- 1972 Il Municipio di Caneggio dà avvio agli studi del Piano regolatore comunale. Viene istituito il Consorzio per l'attuazione del Raggruppamento terreni.
- 25.07.1983 Il Consiglio comunale di Caneggio adotta il nuovo Piano regolatore.
- 26.01.1986 A seguito di un referendum, la decisione del Consiglio comunale è bocciata in votazione popolare.
- 1986 Il Municipio di Caneggio dà avvio agli studi per la revisione del Piano regolatore e nel frattempo il Raggruppamento terreni viene sospeso in attesa dello strumento pianificatorio in allestimento.
- 12.03.1990 Approvazione del nuovo Piano Regolatore da parte del Consiglio comunale di Caneggio.
- 02.03.1993 Con ris.no.1523, il Consiglio di Stato approva il Piano regolatore di Caneggio mantenendo in sospeso la decisione relativa alla zona Res.
- 12.10.1993 Con ris.no.8660, il Consiglio di Stato decide in forma definitiva cassando la zona Res.
- 1994 Riattivazione della procedura di Raggruppamento terreni.

Municipio

T: +41 91 695 20 20
F: +41 91 695 20 29
info@comunebreggia.ch
www.comunebreggia.ch

Apertura uffici

lunedì-venerdì 08.00-12.00
mercoledì 16.00-18.00

Ufficio Tecnico

Sede Caneggio

T: +41 91 695 20 25
F: +41 91 684 11 25
info@comunebreggia.ch
www.comunebreggia.ch

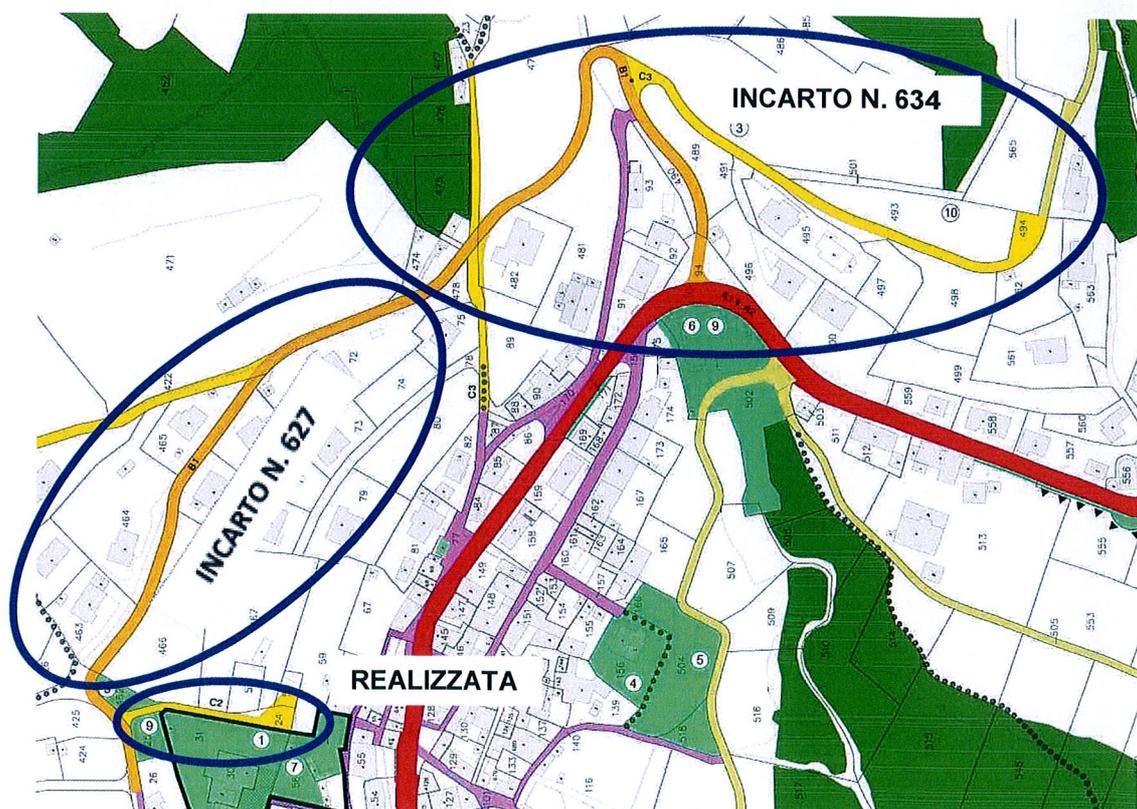
Apertura ufficio

lunedì 08.00-11.30
martedì 08.00-11.30
mercoledì 16.00-18.00
giovedì 08.00-11.30

- 04.10.1995 Istanza del Municipio al Consiglio di Stato, intesa ad ottenere l'assegnazione dei sedimi necessari alla realizzazione delle opere stradali previste dal PR, da realizzare contemporaneamente al Raggruppamento terreni, al fine di raggruppare il tutto in un'unica procedura.
- 01.02.1996 Il Dipartimento delle Finanze si esprime favorevolmente all'acquisizione delle opere stradali previste dal PR nell'ambito della procedura RT.
- 23.03.2005 Approvazione definitiva del riparto dei fondi del Raggruppamento terreni (con strade) da parte della Sezione delle bonifiche fondiari e del catasto.
- 21.11.2006 Con ris.no.5722, il Consiglio di Stato approva la variante di PR che determina la mappa tuttora in vigore.
- 18.12.2006 Il Consiglio comunale di Caneggio ratifica l'acquisizione delle opere consortili ed entra in possesso, con la nuova misurazione ufficiale, dei sedimi stradali che determinano l'attuale Piano viario.
- 14.09.2012 Con ris.no.63 il Dipartimento delle Finanze e dell'Economia approva la misurazione ufficiale di Breggia/Sezione di Caneggio.

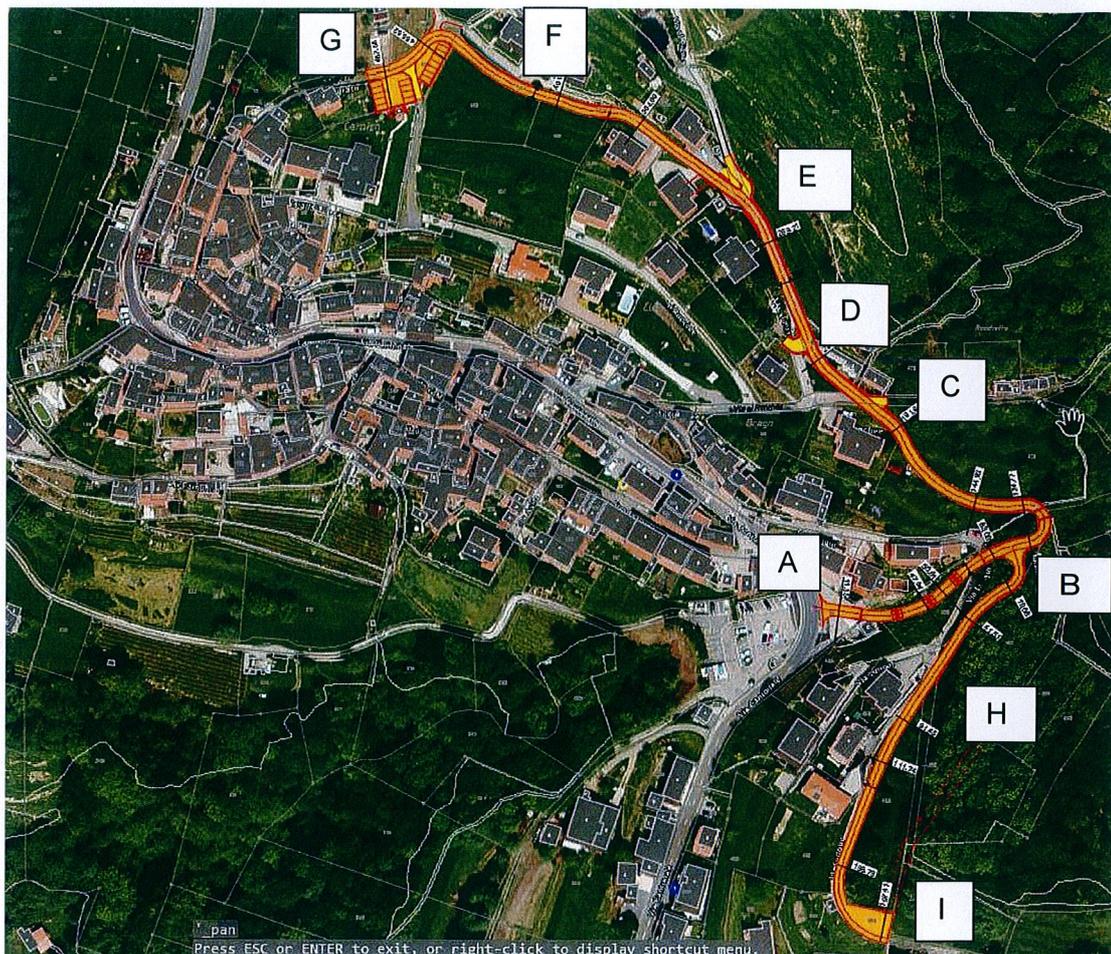
Piano del traffico

Parte del Piano del traffico di Caneggio è stata realizzata e si configura con la strada di servizi C2 (mapp. n. 24) che confina con il terreno mapp. n. 31 dove si situa la chiesa parrocchiale.



Progetto definitivo

Il progetto definitivo delle strade di raccolta e di servizio si suddivide in due parti che sono descritte di seguito.



Strada di raccolta B1, tratta D-G (incarto n. 627)

Tracciato

La strada di raccolta B1 per l'asservimento dei fondi della zona in parte già edificata, si diparte dalla strada cantonale in corrispondenza dell'inizio del nucleo urbano nel punto d'intersezione con il riale Bregn (progressiva 0.00 m), attraversa i fondi della zona edificabile e si ricollega alla strada del nucleo in corrispondenza della chiesa in zona Carpigh (progressiva 498 m).

Questo progetto propone la realizzazione della tratta finale, dalla progressiva 258 alla 498 e occupa i mapp. n. 344 e 422 di proprietà del Comune di Breggia.

Caratteristiche geometriche

La lunghezza della strada di progetto è di 240 m con una larghezza della carreggiata di 4.40 m; il progetto propone la posa di una fila di mocche equidistanti 1.30 m dal ciglio a monte della nuova strada, che delimita un'area privilegiata per i pedoni dalla corsia veicolare, quest'ultima con una larghezza di 3.10 m (totale 4.40 m della carreggiata).

Rispetto a una strada prevalentemente a due corsie, questa soluzione permette il transito pedonale con una sicurezza maggiore. In concomitanza del passaggio contemporaneo di due veicoli di direzione opposta, la carreggiata potrà essere interamente utilizzata dal traffico veicolare. Le pendenze trasversali del 2% della corsia e del marciapiede, nelle direzioni opposte, permettono lo smaltimento delle acque meteoriche nelle caditoie che saranno poste a ridosso delle mocche.

Questo tratto di strada inizia alla PGR 258 m, in corrispondenza dei fmn 72, 470 e 469, la strada esistente ha un brusco cambiamento di pendenza che il progetto riesce a mitigare con moderate pendenze mediante la formazione di un muro di contenimento a valle. Questo muro interferisce in parte con l'accesso al fmn 470 che dovrà essere modificato, migliorandone le sue caratteristiche geometriche.

Il collegamento fra la strada esistente (via al Piazz) e quella di progetto (via alla Corna) dovrà essere modificato con un allargamento sul fmn 471 che occuperà una superficie di ca. 20 m². Questo intervento permetterà di non aumentare la pendenza longitudinale della strada esistente e di compiere le corrette manovre dei veicoli in corrispondenza dell'incrocio.

La strada di progetto prosegue sul mapp. n. 344 (prato) lungo il confine con i fmn 466 e 468 fino a collegarsi con via al Sagrato.

Parcheggi in zona chiesa

A Nord-Est del sagrato della chiesa sono presenti due aree di parcheggio, per complessivi 16 stalli. Ciascun posteggio ha dimensioni 2.50x5.00 m con area di manovra minima di 6.5 m. Nei punti più stretti anche la carreggiata stradale fungerà da area di manovra, soluzione proponibile tenuto conto del modesto traffico veicolare della zona.

Strada di raccolta B1 Tratta A-D e strada di servizio C3, tratta B-I (Incarto n. 634)

Tratta A-D

La strada di raccolta B1 per l'asservimento dei fondi della zona in parte già edificata, si diparte dalla strada cantonale in corrispondenza dell'inizio del nucleo urbano nel punto d'intersezione con il riale Bregn (progressiva 0.00 m), attraversa i fondi della zona edificabile e si ricollega alla strada esistente, via al Piazz, in corrispondenza del fmn 72 (progressiva 258.00 m).

Il Piano regolatore in vigore e in particolare il piano del traffico, prevedono la realizzazione del tracciato iniziale (tratta A-B) con la copertura del riale Bregn (incanalamento e realizzazione di un terrapieno). Questa soluzione non è più permessa dalle leggi in vigore, per cui il progetto attuale prevede lo spostamento dell'asse verso S-E, contro montagna, permettendo di salvaguardare il riale a cielo aperto. Ciò comporterà un riassetto dei confini di proprietà rendendo necessaria una procedura di esproprio.

Il sedime stradale corrispondente occupa il mapp. n. 494 di proprietà del Comune di Breggia e in parte il mapp. n. 489 di proprietà privata. La lunghezza della strada di progetto è di 258 m con una larghezza della carreggiata di 4.40 m. Anche per questa tratta il progetto propone la posa di una fila di mocche equidistanti 1.30 m dal ciglio a monte della nuova strada, che delimita la corsia pedonale da quella veicolare.

Le pendenze trasversali del 2% della corsia e del marciapiede, nelle direzioni opposte, permettono lo smaltimento delle acque meteoriche nelle caditoie che saranno poste a ridosso delle mocche.

La nuova strada inizia dalla progressiva PGR 0.00 m in corrispondenza della strada cantonale. La tratta iniziale A-B costeggia il riale, il tracciato studiato è a ridosso del terrapieno esistente, ciò che permette di ridurre l'effetto di strada sopraelevata e di aumentare la sua distanza dall'alveo del riale. La pendenza longitudinale della tratta iniziale, A-B, è del 15%.

La tratta intermedia B-C-D si estende tra i fmn 479, 481. La differenza di quota tra la situazione esistente e quella di progetto comporta la formazione di numerosi muri di sostegno. La sezione è analoga alla tratta iniziale, mentre la pendenza longitudinale varia tra il 6 e il 13%.

Dopo l'attraversamento del riale in corrispondenza del tornante, il tracciato di progetto interseca la via ai Runchée al nodo C (mapp. n. 23 a monte e mapp. n. 77 a valle). L'innesto verso monte sarà percorribile con mezzi agricoli (la strada esistente è di tipo forestale) mentre che il raccordo a valle avrà carattere unicamente pedonale. Sul mapp. n. 474 si dovrà eseguire la demolizione parziale del fabbricato esistente.

Lo studio prevede di terminare la strada di progetto in corrispondenza della progressiva PGR 258.00 m.

Tratta B-I

La strada di servizio C3 ha uno sviluppo di ca. 197 m, larghezza di 4 m e una pendenza trasversale verso monte. Essa termina con una piazza di giro a servizio dei fondi esistenti. La tratta iniziale (B-H) della strada C3 ha un tracciato differente da quello esistente, mentre che la tratta finale (H-I) ha una quota altimetrica di progetto analoga a quella esistente, la maggiore larghezza impone la costruzione di muri di contenimento sui cigli della strada.

I n f r a s t r u t t u r e

Previste

Lo smaltimento delle acque meteoriche del campo stradale avviene mediante la posa di caditoie da collegare alle canalizzazioni esistenti o a quelle nuove previste dal PGS. Nel preventivo di progetto sono inclusi le caditoie e i rispettivi allacciamenti.

Si prevede la posa di candelabri sorretti da un basamento in calcestruzzo prefabbricato. Il progetto ne contempla 7 ad interasse di ca. 35 m. La tipologia del candelabro sarà concordata in fase esecutiva. Il cavo di alimentazione correrà in un tubo di protezione posato nel medesimo bauletto di eventuali cavi elettrici del gestore di zona.

Non contemplate nel preventivo

Le condotte di distribuzione dell'acquedotto fanno parte di uno studio separato in base al PGA.

Lo smaltimento delle acque meteoriche del campo stradale comporta la costruzione delle canalizzazioni che sono pure oggetto di un progetto definitivo specifico in base al PGS.

Altre infrastrutture

Le eventuali condotte di elettricità, telefono e altro, non incideranno sui costi della strada poiché assunti dalle rispettive aziende interessate alla realizzazione. Il coordinamento di queste infrastrutture sarà affrontato nella fase esecutiva.

Preventivi

Strada di raccolta B1, tratta D-G

POS. DESCRIZIONE	PARZIALE CHF	PARZIALE CHF	TOTALE CHF
COSTI DI COSTRUZIONE			
Opere da impresario costruttore			
111 Lavori a regia	38'800.--		
113 Impianto di cantiere	28'700.--		
116 Abbattimento e sradicamento di alberi	2'300.--		
117 Demolizioni	52'900.--		
132 Carotaggio e taglio di calcestruzzo e muratura	3'700.--		
181 Costruzione di giardini e opere paesaggistiche	4'400.--		
183 Recinzioni e relativi accessi	13'200.--		
211 Fosse di scavo e movimenti di terra	157'700.--		
221 Strati di fondazione	39'400.--		
237 Canalizzazioni e opere di prosciugamento (caditoie)	20'000.--		
241 Opere di calcestruzzo eseguite sul posto	227'600.--		
281 Barriere di sicurezza stradali	19'400.--	608'100.--	
Illuminazione			
151 Lavori per condotte interrate	35'000.--		
560 Apparecchi per illuminazione e lampade	42'000.--	77'000.--	
Opere di pavimentazione			
111 Lavori a regia	10'800.--		
113 Installazioni generali di cantiere	16'500.--		
211 Fosse di scavo e movimenti di terra	23'000.--		
222 Selciati, lastricati e delimitazioni	59'600.--		
223 Pavimentazioni	56'800.--	166'700.--	851'800.--
COSTI DIVERSI			
872 Onorario progetto e D.L.		78'000.--	
Onorario specialisti		18'700.--	
Geometra		5'000.--	
833 Riproduzioni		2'600.--	
835 Assicurazioni		2'000.--	
883 Imprevisti e arrotondamento (ca. 10%)		83'600.--	189'900.--
Totale			1'041'700.--
IVA 8%			83'300.--
Totale preventivo tratta D-G			1'125'000.--
Espropri			
Totale espropri			10'000.--

Strada di raccolta B1 Tratta A-D

POS.	DESCRIZIONE	PARZIALE FR	PARZIALE FR	TOTALE FR
COSTI DI COSTRUZIONE				
Opere da impresario costruttore				
111	Lavori a regia	38'500.--		
113	Impianto di cantiere	52'200.--		
116	Abbattimento e sradicamento di alberi	11'000.--		
117	Demolizioni	26'500.--		
132	Carotaggio e taglio di calcestruzzo e muratura	3'800.--		
181	Costruzione di giardini e opere paesaggistiche	8'200.--		
183	Recinzioni e relativi accessi	13'000.--		
211	Fosse di scavo e movimenti di terra	160'400.--		
221	Strati di fondazione	17'400.--		
237	Canalizzazioni e opere di prosciugamento (caditoie)	15'200.--		
241	Opere di calcestruzzo eseguite sul posto	502'000.--		
281	Barriere di sicurezza stradali	49'400.--	897'600.--	
Illuminazione				
151	Lavori per condotte interrate	35'000.--		
560	Apparecchi per illuminazione e lampade	42'000.--	77'000.--	
Opere di pavimentazione				
111	Lavori a regia	30'600.--		
112	Prove	3'200.--		
113	Installazioni generali di cantiere	19'000.--		
117	Demolizioni	1'500.--		
211	Fosse di scavo e movimenti di terra	800.--		
221	Strati di fondazione	22'600.--		
222	Selciati, lastricati e delimitazioni	28'600.--		
223	Pavimentazioni	61'800.--	168'100.--	1'142'700.--
COSTI DIVERSI				
872	Onorario progetto e DL		105'000.--	
	Onorario specialisti		19'000.--	
	Geometra		5'000.--	
833	Riproduzioni		3'700.--	
835	Assicurazioni		2'000.--	
883	Imprevisti e arrotondamento (ca. 10%)		114'600.--	249'300.--
	Totale			1'392'000.--
	IVA 8%			111'000.--
	Totale preventivo tratta A-D			1'503'000.--
Espropri				
	Totale espropri			50'000.--

Strada di servizio C3, tratta B-I

POS.	DESCRIZIONE	PARZIALE FR	PARZIALE FR	TOTALE FR
COSTI DI COSTRUZIONE				
Opere da impresario costruttore				
111	Lavori a regia	37'000.--		
113	Impianto di cantiere	39'000.--		
116	Abbattimento e sradicamento di alberi	6'000.--		
117	Demolizioni	28'000.--		
181	Costruzione di giardini e opere paesaggistiche	6'200.--		
183	Recinzioni e relativi accessi	3'500.--		
211	Fosse di scavo e movimenti di terra	250'000.--		
221	Strati di fondazione	14'000.--		
222	Selciati, lastricati e delimitazioni	2'000.--		
237	Canalizzazioni e opere di prosciugamento (caditoie)	12'000.--		
241	Opere di calcestruzzo eseguite sul posto	480'600.--		
281	Barriere di sicurezza stradali	11'700.--	890'000.--	
Illuminazione				
151	Lavori per condotte interrate	25'000.--		
560	Apparecchi per illuminazione e lampade	30'000.--	55'000.--	
Opere di pavimentazione				
111	Lavori a regia	15'300.--		
112	Prove	2'400.--		
113	Installazioni generali di cantiere	9'500.--		
117	Demolizioni	2'200.--		
211	Fosse di scavo e movimenti di terra	1'400.--		
221	Strati di fondazione	19'000.--		
222	Selciati, lastricati e delimitazioni	6'500.--		
223	Pavimentazioni	42'700.--	99'000.--	1'044'000.--
COSTI DIVERSI				
872	Onorario progetto e DL		96'000.--	
	Onorario specialisti		18'400.--	
	Geometra		2'000.--	
833	Riproduzioni		3'400.--	
835	Assicurazioni		2'000.--	
883	Imprevisti e arrotondamento (ca. 10%)		104'600.--	226'400.--
	Totale			1'270'400.--
	IVA 8%			101'600.--
	Totale preventivo tratta B-I			1'372'000.--
Espropri				
	Totale espropri			10'000.--

Ricapitolazione costi

POS.	DESCRIZIONE	PARZIALE CHF	TOTALE CHF
1	PROGETTO		
	Tratta D-G	1'125'000.--	
	Tratta A-D	1'503'000.--	
	Tratta B-I	1'372'000.--	4'000'000.--
2	LAVORI PREPARATORI		
	Anticipo sistemazione strade	145'000.--	
	Minor costo per lavori anticipati	- 50'000.--	95'000.--
3	ESPROPRI		
	Tratta D-G	10'000.--	
	Tratta A-D	50'000.--	
	Tratta B-I	10'000.--	70'000.--
4	ALTRI COSTI		
	Spese legali	10'000.--	
	Consulenze per procedura contributi di miglioria	10'000.--	20'000.--
	Totale		4'185'000.--

Contributi di miglioria

In generale

Il contributo di miglioria è un contributo causale: esso presuppone, cioè, una prestazione da parte dell'ente pubblico individuabile nell'opera di urbanizzazione. Il prelievo e la fissazione di contributi di miglioria sono fondati sul principio dell'equivalenza e sul principio della copertura dei costi. Ciò significa, da un lato, che fra l'ammontare del singolo contributo e il valore economico della prestazione deve sussistere una correlazione ragionevole: il contributo deve essere proporzionato (equivalenza delle prestazioni); dall'altro che l'ammontare complessivo dei contributi non può eccedere il costo dell'opera (copertura dei costi).

Il prelievo di contributi di miglioria è obbligatorio (art. 1 cpv. 1 LCM). L'ente pubblico può prescindere dal prelievo – con il consenso del Consiglio comunale e del Consiglio di Stato – solo se il finanziamento dell'opera è garantito mediante altri tributi (art. 1 cpv. 2 LCM), eventualità che non è data nel caso in esame.

Ciò significa che la legge non lascia al Comune il potere di decidere sul principio se prelevare o meno i contributi. L'autonomia comunale è dunque limitata alla determinazione della percentuale di prelievo a carico dei proprietari (Consiglio comunale).

La LCM non prevede la possibilità di esonero, per il privato, dal pagamento del contributo di miglioria, neppure convenzionalmente. È data la facoltà di condono ma soltanto qualora il contribuente fosse in una situazione di grave disagio (art. 22 cpv. 2 LCM): in questo caso la quota deve comunque figurare nel prospetto e non può essere suddivisa a carico della massa dei contribuenti.

Opere che danno luogo a contributo (art. 3 LCM)

Giusta l'art. 3 LCM danno luogo a contributi di miglioria, in generale, le opere nuove, il miglioramento e l'ampliamento sostanziale di un'opera esistente, come anche, secondo i casi, il ripristino di un'opera distrutta da eventi naturali che può essere catalogata come nuova opera.

Non danno invece luogo a contributo gli interventi di semplice manutenzione (art. 3 cpv. 3 LCM), quelle opere cioè che sono prevalentemente intese a conservare lo stato d'uso di un impianto esistente senza ampliamenti o cambiamenti di destinazione.

Danno luogo a contributo le opere di urbanizzazione particolare e generale dei terreni (art. 3 cpv. 1 LC).

Per urbanizzazione generale (art. 3 cpv. 2 LCM) s'intende l'allacciamento di un territorio edificabile ai rami principali degli impianti di urbanizzazione, segnatamente alle condotte dell'acqua, all'approvvigionamento energetico e delle acque di rifiuto, e a strade e accessi che servono direttamente il territorio edificabile.

La costruzione di posteggi è generalmente considerata come opera di urbanizzazione generale in senso lato quando si tratti di posteggi per i bisogni generali della circolazione. Deve invece essere considerata urbanizzazione particolare la realizzazione di posteggi al servizio di un determinato nucleo o comparto edile.

Sono considerate opere di urbanizzazione particolare (art. 3 cpv. 3 LCM) le opere di raccordo per i singoli fondi ai rami principali degli impianti di urbanizzazione, e alle strade di quartiere aperte al pubblico e alle canalizzazioni pubbliche. Si tratta perciò delle strade secondarie che non sono di transito e servono un comprensorio limitato delle strade di quartiere, comprese le infrastrutture.

Vantaggio particolare (art. 4 LCM)

Per essere imponibile l'opera deve conferire, oggettivamente e durevolmente, un vantaggio particolare di carattere economico. Il vantaggio è particolare quando si riflette su una cerchia ben determinata di soggetti che traggono un beneficio specifico sicuramente maggiore rispetto alla collettività.

La legge istituisce una presunzione di vantaggio particolare (art. 4 cpv. 1 LCM) per le opere che: a) urbanizzano o migliorano l'urbanizzazione dei fondi secondo uno standard minimo (lett. a); b) migliorano in modo evidente la redditività, la sicurezza, l'accessibilità, la salubrità e la tranquillità dei fondi (lett. b); c) eliminano o riducono inconvenienti e oneri (lett. c).

La predetta presunzione si riallaccia allo sfruttamento potenziale del fondo, specie a fini edilizi, e ai principi sanciti dalla Legge sulla pianificazione del territorio secondo cui un fondo è edificabile solo se urbanizzato ed è urbanizzato solo quando è dotato di un accesso sufficiente e allacciabile alle infrastrutture pubbliche senza troppe spese. La presunzione del vantaggio particolare implica l'inversione dell'onere della prova: spetta cioè al contribuente provare di non avere tratto alcun vantaggio dall'opera eseguita.

Quota a carico degli interessati (art. 7 LCM)

Per le opere di urbanizzazione generale la quota a carico del proprietario non può essere inferiore al 30% né superiore al 60%. Per le opere di urbanizzazione particolare non può essere inferiore al 70%.

Quota a carico degli interessati nel caso in esame

La strada di raccolta B1 (tratta A-B-C-D-E-F-G) deve essere considerata quale urbanizzazione generale e dunque la percentuale massima ammessa di prelievo è del 60%. La strada di servizio C3 (tratta B-H-I) deve essere considerata quale urbanizzazione particolare e, dunque la percentuale minima da applicare è del 70%.

Stabilita per entrambe le tratte la presunzione del vantaggio particolare, tenuto conto del piano viario complessivo e per considerare per quanto possibile parità di trattamento, si propone l'applicazione del 60% per la strada di raccolta e del 70% per quella di servizio.

Riepilogo del finanziamento

PV	TRATTA	URBANIZZAZ.	COSTO CHF	TOTALE CHF		PRIVATO	COMUNE
Strada di raccolta							
B1	A-B-C-D	generale	1'503'000				
B1	D-E-F-G	generale	1'125'000				
Preparazione		generale	62'000				
Espropri		generale	60'000				
Altri costi		generale	10'000	2'760'000	60%	1'656'000	1'104'000
Strada di servizio							
C3	B-H-I	particolare	1'372'000				
Preparazione		particolare	33'000				
Espropri		particolare	10'000				
Altri costi		particolare	10'000	1'425'000	70%	997'500	427'500
TOTALE				4'185'000		2'653'500	1'531'500

Risoluzione

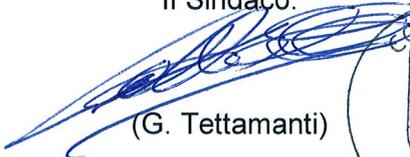
In considerazione di quanto esposto, invitiamo codesto lodevole Consiglio comunale a voler

risolvere:

1. È approvato il progetto definitivo delle strade B1 e C3 previste dal Piano del traffico del PR. della frazione di Caneggio.
2. È accordato il credito di CHF 4'185'000.00 per la realizzazione dell'opera, che potrà avvenire anche a tappe, in funzione pure delle esigenze del Piano Finanziario.
3. Il Municipio provvederà al prelievo dei contributi di miglioria nella misura del 60% per la strada di raccolta B1 (tratta A-B-C-D-E-F-G) e del 70% della strada di servizio C3 (tratta B-H-I).
4. Il credito è da iscrivere nel conto investimenti 2015 del Comune.
5. Il credito sarà ammortizzato, al netto dei costi finali, conformemente alle disposizioni di Legge.
6. Il Municipio è autorizzato ad aprire una linea di credito alle migliori condizioni di mercato.
7. Il credito concesso è adeguabile alla variazione degli indici di costo e agli aumenti dei costi di costruzione.
8. Il credito decade se non sarà utilizzato entro il 31.12.2017.
9. Il presente messaggio annulla e sostituisce il MM.no. 26/2013 del 12.11.2013.

Con la massima stima.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

(G. Tettamanti)



Il Segretario:

(M. Mombelli)

Allegato: decisione 22 luglio 2015 della Sezione Enti Locali

E' possibile consultare l'incarto del progetto definitivo presso la Cancelleria comunale nella sede di Morbio Superiore.

IL PRESENTE MESSAGGIO VIENE DEMANDATO PER COMPETENZA ALL'ESAME DELLA COMMISSIONE DELLE OPERE PUBBLICHE E DELLA COMMISSIONE DELLA GESTIONE

telefono 091 814 17 11
fax 091 814 17 19
e-mail di-sel@ti.ch
www.ti.ch/sel

Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento delle istituzioni

Funzionario
incaricato Alessandro Speziali

**Sezione degli enti locali
6501 Bellinzona**

telefono 091/814.17.21
e-mail alessandro.speziali@ti.ch

Visto	<i>[Signature]</i>
R	24 LUG. 2015
Rimessa a:	<i>UTC</i>
Evaso il:	<i>799.605</i>

Municipio del Comune di Breggia
Piazza dal Cumün
6835 Morbio Superiore

Bellinzona
22 luglio 2015

Ns. riferimento

Vs. riferimento

Pista provvisoria a Caneggio (Comune di Breggia)

Signor Sindaco,
signora e signori Municipali,

a seguito delle lettere 1. luglio del Municipio di Breggia, 6 luglio dell'avvocato del signor Arrigo e 8 luglio u.s. della Sezione degli enti locali – tutte concernenti l'avvio da parte del Municipio dei lavori per realizzare la pista provvisoria a Caneggio –, i colleghi dell'Area del supporto e del coordinamento (quale servizio tecnico di riferimento nell'ambito della Legge sulle strade - LStr) hanno indetto il 16 luglio 2015 un sopralluogo per verificare la situazione; a quest'ultimo hanno partecipato il Municipio di Breggia, il Segretario comunale e il suo vice, il signor Arrigo e il suo rappresentante legale così come l'Ispettore del Comune per la SEL.

Tale incontro aveva come obiettivo la verifica sul posto dell'effettivo avvio dei lavori per la creazione di una pista provvisoria sul mapp. 344, la loro necessità e la loro urgenza.

Il sopralluogo ha permesso di stabilire, come comunicatoci dai colleghi del Dipartimento del territorio con lettera 20 luglio 2015 (in allegato), che in merito alla creazione della pista provvisoria il "cercare un'alternativa alla mulattiera del mapp.422 può essere ritenuta un'urgenza, non tanto per la sua scomodità, quanto per il rischio di improvvisa impraticabilità o dubbia sicurezza in determinate circostanze". Motivo per cui i lavori "per una via alternativa al mapp. 344 sono tecnicamente giustificati; si ritiene pure sostenibile aver dato loro il carattere d'urgenza, anche se forse qualche passo avrebbe potuto esser anticipato alla luce dell'andamento della procedura riguardante il mapp. 478".

Ciò posto, la Sezione degli enti locali si rimette alle valutazioni del preposto servizio, in particolare relativamente all'urgenza della realizzazione provvisoria in atto.

Il Municipio deve però inderogabilmente rispettare l'impegno preso, ovvero richiedere (a posteriori) il necessario credito d'investimento al Consiglio comunale entro e non oltre la fine del mese di settembre prossimo. In seguito, posto che il Legislativo conceda il credito richiesto, il Municipio dovrà procedere con la relativa pubblicazione ai sensi della LStr.

La scrivente Sezione non può infine esimersi dal richiamare fermamente l'Esecutivo a voler in futuro rispettare con particolare attenzione i disposti di legge nell'ambito della realizzazione di

opere pubbliche, adottando con tempestività tutte le procedure e le decisioni. Ciò affinché non ci si trovi nuovamente in una situazione quale quella in discussione, in cui si è costretti ad intervenire per motivi d'urgenza senza base legale e in contrasto con le disposizioni procedurali vigenti.

Infatti, la problematica concernente il mapp. 478 e l'accessibilità alla parte alta di *Via al Piazz a Caneggio* si trascina ormai da parecchio tempo e gli organi comunali avevano margine per attivarsi prima nella ricerca di soluzioni alternative alla chiusura del transito sulla proprietà privata seguendo le dovute procedure.

Vogliate gradire, signor Sindaco, signora e signori Municipali, i nostri migliori saluti.

Il Capo Sezione:

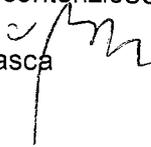
E. Genazzi



PER LA SEZIONE DEGLI ENTI LOCALI

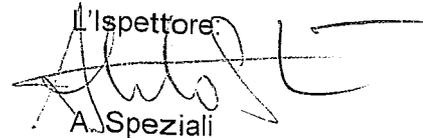
La Capo Ufficio amministrativo
e del contenzioso:

C. Biasca



L'Ispettore:

A. Speziali



Copia p.c. a:

- Area del supporto e del coordinamento, Residenza;
- avv. Mattia Bordignon, studio legale e notarile Claudio Cereghetti & Partner, via Bessi 37, CP 678, 6900 Lugano.

Allegato:

- citato



Ufficio delle commesse pubbliche e della programmazione
Ufficio della gestione dei manufatti
Ufficio del tracciato
Ufficio della segnaletica stradale e degli impianti pubblicitari
Palazzo amministrativo 3
Via Franco Zorzi 13
091 814 27 77
091 814 27 39
dt-asco@ti.ch

telefono
fax
e-mail

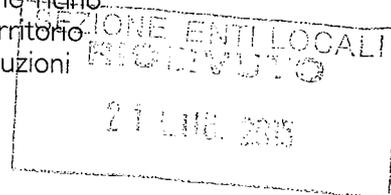
Funzionario
incaricato

ing. Carlo Celpi

telefono
fax
e-mail

091/814.27.75
091/814.27.09
carlo.celpi@ti.ch

Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio
Divisione delle costruzioni



**Area del supporto e del coordinamento
6501 Bellinzona**

Sezione degli enti locali
Residenza

Bellinzona

20 luglio 2015

Ns. riferimento

961/CE/mc.005

Vs. riferimento

Comune di Breggia – Frazione di Caneggio
Realizzazione pista provvisoria di collegamento della Via ai Piazz
Sopralluogo del 16 luglio 2015

Cari colleghi,

come convocato e annunciato, giovedì 16 luglio 2015 si è tenuto il sopralluogo di verifica della situazione, alla presenza del Municipio di Breggia, del Segretario comunale, del signor Arrigo, nonché dello studio legale suo patrocinatore rappresentato dall'avv. Maggetti, e dei rappresentanti del Cantone, il signor Speziali per la vostra Sezione e i sottoscritti per la Divisione delle costruzioni.

Premessa

Il sopralluogo aveva quale scopo di verificare se e in che misura sono in corso dei lavori stradali e se essi possono essere considerati urgenti.

Le questioni passate, che hanno portato alla chiusura del mapp. 478, utilizzato fino a qualche tempo fa quale accesso veicolare (passaggio tollerato, benché non vi fosse alcun diritto formalmente iscritto), sono riportate solo per quanto indispensabile.

In particolare lo scrivente Servizio non entra nel merito a sapere se e in che misura determinati provvedimenti potevano essere previsti e preparati in precedenza, onde far fronte alla necessità di alcuni cittadini di accedere alle proprie abitazioni.

Situazione

Con la chiusura al mapp.478, i proprietari delle abitazioni situate ai mappali 72, 470, 469, 465, 464, 443, 689 possono accedere ai loro fondi unicamente utilizzando la "strada" comunale al mapp. 422.

Vi sono due abitazioni, non meglio identificate che godono, pare, di un diritto di passo veicolare sulla proprietà del mapp. 463.

Va precisato che la via alternativa al mapp. 422, in particolare il tratto a nord, è una mulattiera in condizioni precarie (v. immagini), che non permette l'incrocio di due veicoli

leggeri ed è facile prevederne la difficile praticabilità in caso di forti piogge, neve o gelo e in autunno (caduta foglie). In questi casi anche la sicurezza è in discussione, non si tratta unicamente di comodità.

Sulla base di queste considerazioni, il Municipio ha deciso di procedere con la realizzazione di una pista provvisoria di collegamento situata al mapp. 344, strada già prevista a PR. Ciò senza aver pubblicato il progetto e senza disporre di un credito concesso dal legislativo (senza il quale peraltro non sarebbe possibile pubblicare il progetto stesso).

Il signor Arrigo, tramite i suoi legali, ha contestato questo intervento per questioni di principio.

Valutazione

La realizzazione della citata pista comporta una spesa di ca. CHF 80'000.-, essa è provvisoria nella misura in cui sarà integrata nel progetto stradale interessante tutta la frazione di Caneggio che sarà sottoposto al Consiglio Comunale nel prossimo mese di settembre, con la richiesta del relativo credito.

Degli ipotetici interventi di conservazione e miglioria della "strada" al mapp. 422 comporterebbero il medesimo iter (pubblicazione delle migliorie) e una spesa assai superiore alla cifra su indicata, vista la lunghezza del tratto e lo stato dell'infrastruttura.

Indipendentemente dalle cause che hanno portato a questa situazione, cercare un'alternativa alla mulattiera del mapp. 422 può essere ritenuta un'urgenza, non tanto per la sua scomodità, quanto per il rischio di improvvisa impraticabilità o dubbia sicurezza in determinate circostanze.

Il Municipio si impegna a sanare la questione del credito entro fine settembre portando un progetto stradale completo in Consiglio Comunale e chiedendo i relativi crediti. Una volta concessi, la pubblicazione potrà avvenire ai sensi della LStr. Essa comprenderà pure il tratto in oggetto.

Conclusioni

I lavori per una via alternativa al mapp. 344 sono tecnicamente giustificati; si ritiene pure sostenibile aver dato loro il carattere d'urgenza, anche se forse qualche passo avrebbe potuto essere anticipato alla luce dell'andamento della procedura riguardante il mapp. 478.

La strada è prevista a PR e i rischi finanziari sono relativamente modesti (CHF 80'000.- senza avallo del CC).

Il signor Arrigo si è dichiarato soddisfatto con le modalità di sanatoria previste (progetto e credito in settembre e successiva pubblicazione).

Il presente scritto è inviato solo alla vostra Sezione, sono da chiarire e concordare le modalità di trasmissione del contenuto a tutti i partecipanti.

Cordiali saluti.

Area del supporto e del coordinamento
Il Capoarea

ing. Carlo Celpi



Area del supporto e del coordinamento
Il Capoufficio

ing. Jonathan De Bernardi





