

**MM no. 1/2017**Oggetto:**Richiesta di un credito di fr. 1'872'100.- per la sistemazione del tratto stradale tra il sottopasso di Polmengo e la Stazione di Faido e la sua cessione al Comune di Faido**

Signor Presidente,  
Signore e Signori Consiglieri Comunali.

## **1. Premessa**

Il tratto di strada che dal sottopasso di Polmengo e la stazione di Faido è di proprietà delle FFS (fino all'altezza dei magazzini della ditta Pedrini vini) e del Cantone Ticino (fino alla stazione di Faido/raccordo con la strada cantonale Faido/Osco).

Questa situazione è da ascrivere a motivi di ordine storico (le FFS avevano costruito la tratta fra il sottopasso di Polmengo ed il magazzino della ditta Pedrini per dare un accesso alle sue infrastrutture (magazzini) e alle rampe di carico e scarico, quando la stazione di Faido aveva una notevole importanza dovuta alla presenza in loco di varie aziende o commerci che facevano capo al treno per ricevere e spedire i loro prodotti.

La tratta di proprietà del Cantone rappresenta invece un'appendice del collegamento stradale Faido/Osco.

Già ad inizio degli anni 2000, l'Ispettorato di zona delle strade cantonali aveva preso contatto con il Comune per verificarne la disponibilità a ritirare questo tratto di strada in base alle loro nuove direttive che prevedevano che i tratti stradali totalmente all'interno della zona edificabile siano di pertinenza del Comune.

In considerazione di ciò e dopo un incontro fra le parti (Cantone, FFS, Comune) si è definito che la questione sarebbe stata ripresa a conclusione dei lavori Alp Transit (dopo la chiusura del cantiere di Polmengo). Già in tale occasione il Comune aveva in ogni caso fatto presente che un ritiro di questa strada avrebbe potuto entrare in considerazione unicamente se la stessa fosse stata completamente risanata da parte dei rispettivi proprietari.

A seguito del suddetto accordo, nel 2013 le FFS hanno incaricato lo studio di ingegneria Reali e Guscetti di procedere con uno studio di fattibilità per il rinnovo del tratto di loro proprietà.

Successivamente lo studio di ingegneria, con l'accordo di FFS e Comune, ha completato l'incarico con un progetto di massima (comprensivo della ripartizione dei costi e delle modalità di trapasso (marzo 2014). Si è pure stabilito che il Comune avrebbe funto da committente per l'esecuzione dell'opera.

Nel frattempo il Municipio ha pure concordato con il Dipartimento del territorio (Centro alpino di manutenzione) le modalità di rinnovo del tratto stradale di proprietà del Cantone in vista di una cessione del medesimo al Comune.

Il progetto dello studio di ingegneria Reali e Guscetti riguarda quindi anche la parte di proprietà del Cantone.

A questo riguardo, si evidenzia che un ritiro da parte del Comune di questo tratto stradale si giustifica pienamente non solo per il fatto che lo stesso è interamente inserito nella zona

edificabile, ma anche dal fatto che sul lato a monte del tratto di proprietà del Cantone esiste una serie di posteggi realizzati a suo tempo dal Comune.

Si rileva pure che a seguito di questa decisione di principio, in questi ultimi anni le FFS si sono limitate ad una sommaria manutenzione ordinaria del tratto di loro proprietà, ragione per cui il suo stato piuttosto precario è stato spesso fonte di disagi e di conseguenti reclami da parte dell'utenza nei confronti dell'Autorità comunale.

## **2. Caratteristiche del progetto**

Il concetto di rinnovo dei due tratti stradali prevede anche interventi di interesse pubblico quali le opere di canalizzazione (previste dal PGS) e le opere elettriche (CEF) e acquedotto (gestito dalla CEF per conto della Degagna di Tarnoglio in Piano).

In particolare è prevista la bonifica generale dell'area interessata mediante la posa di materiale di sottofondo stradale con misto granulare 0/45 di prima classe non gelivo. Per migliorare lo smaltimento delle acque meteoriche del campo stradale si aumenteranno le caditoie.

Come già detto in precedenza, il Comune provvederà alla posa della condotta fognaria, mentre la CEF provvederà alla posa di una nuova condotta per l'acqua potabile ed alla formazione di un bauletto per i cavi elettrici. I pozzetti e le caditoie esistenti verranno demoliti e ricostruiti secondo l'andamento del progetto.

Il riempimento sarà eseguito con materiale idoneo (misto granulare 0-100 di seconda classe) e costipato.

Lo stato portante sarà eseguito con misto granulare 0/45 di prima classe e la pavimentazione in miscela betuminosa sarà eseguita a due strati.

La revisione del PR della Sezione Faido prevede che tale strada sia classificata come "strada di raccolta".

In considerazione di ciò e secondo le norme VSS 640.2013 la stessa deve avere una larghezza minima che permetta uno scambio tra un'automobile ed un autocarro ad una velocità ridotta, ragione per cui la larghezza minima della carreggiata sarà di m 4.90, il che permetterà la formazione di un marciapiede di 1.20 m tra Polmengo e la Stazione di Faido.

L'ultimo tratto stradale (ca. 80 ml) davanti alla stazione, avrà il calibro attuale di 6 metri in modo da mantenere il necessario spazio di manovra per gli autopostali in attesa ed in transito.

Le delimitazioni saranno ripristinate e rinnovate mediante la posa di mocche. Il marciapiede sarà delimitato da uno strato di bordure nella parte presso il sottopassaggio, mentre sul tratto pianeggiante è prevista una cunetta a tre mocche che consentirà un ottimo smaltimento delle acque meteoriche ed allo stesso tempo una buona suddivisione tra campo stradale veicolare e quello pedonale.

Nel tratto più vicino alla linea ferroviaria verrà pure posata una barriera di sicurezza.

Per moderare le velocità e delimitare la strada è prevista la demarcazione di una striscia rosso porfido verso la linea FFS larga 40 cm e segnalata da paletti posti circa ogni 25 ml e amovibili durante il periodo invernale. I paletti saranno pure collocati a monte della cunetta in modo simmetrico così da consentire agli autisti di mezzi veicolari di percepire immediatamente le zone pedonali.

Il concetto di moderazione proposto presenta i seguenti vantaggi:

- Creazione di due vie pedonali privilegiate che possono raccogliere i pedoni provenienti da monte o da valle per dirigerli in direzione Nord-Sud senza obbligarli ad attraversare la strada,

- I veicoli possono incrociarsi a velocità ridotta, mentre gli autocarri ed i bus devono scostarsi lateralmente tra un palo e l'altro riducendo così ulteriormente la velocità (non si creano corsie preferenziali).

L'esiguo calibro della strada non permette di posizionare posteggi alternativamente a monte e a valle.

Si precisa pure che il progetto prevede la demolizione da parte delle FFS dei manufatti Holcim (FFS H).

Circa l'ammodernamento dell'acquedotto, si evidenzia che la CEF procederà alla completazione dell'anello tra la stazione e Polmengo in modo da consentire una migliore circolazione dell'acqua. Questi costi saranno interamente a carico della CEF, salvo le tre saracinesche verso Polmengo in quanto le stesse rientrano nella competenza dell'azienda comunale acqua potabile.

### **I costi**

Il preventivo definitivo (comprensivo di onorario per il progettista, spese rilievi e IVA) prevede un investimento totale pari a fr. 1'872'030.00, così ripartiti:

-	Canalizzazione comunale	fr. 208'310.00
-	Moderazione comunale	fr. 132'300.00
-	Strada FFS	fr. 886'720.00
-	Piazzali FFS	fr. 99'610.00
-	Demolizione manufatti Holcim	fr. 70'720.00
-	Strada cantonale (DT)	fr. 203'270.00
-	Opere CEF	fr. 168'540.00
-	Acquedotto (CEF)	fr. 102'560.00

Considerato come il Comune potrà beneficiare di un sussidio cantonale del 40% per la posa della canalizzazione comunale (fr. 83'330.00), il costo globale a suo carico ammonterà a fr. 257'280.00.

L'esecuzione del lavoro è prevista ancora nel corso di quest'anno.

### **Conclusioni**

In considerazione di quanto precede, vi invitiamo a voler


### decidere

- 1. Al Municipio è concesso un credito di fr. 1'872'100.00 per la sistemazione della strada tra i sottopasso Polmengo e Stazione Faido.**
- 2. Il Municipio è incaricato di procedere al recupero delle quote parti a carico degli enti interessati (FFS, Cantone e CEF) così come previsto dalla relativa tabella inerente la ripartizione dei costi.**
- 3. Il credito decadrà se non verrà utilizzato entro due anni dall'assunzione di cosa giudicata di tutte le decisioni relative alle procedure per rendere operativa la presente decisione.**

4. Il credito è iscritto al conto investimenti ed il Municipio è autorizzato a contrarre mutui per il finanziamento dell'opera.
5. Il Municipio è autorizzato a perfezionare le pratiche relative alla cessione al Comune della strada in oggetto.

Con stima.

Per il Municipio di Faido  
Il Sindaco                      Il Segretario



Ing. R. David                      C. D'Alessandri

Approvato con ris. mun.  
del 30 gennaio 2017

Allegato: Piano di situazione e preventivo dei costi

**N.B. Il presente messaggio viene attribuito alle Commissioni gestione e OP**