



COMUNE DI STABIO
MUNICIPIO

Stabio, 16.10.2017

Al
CONSIGLIO COMUNALE
di
Stabio

Risoluzione municipale no. 691 del 16.10.2017

Per esame alle Commissioni Gestione e Opere Pubbliche

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 25/2017 Chiedente lo stanziamento di un credito d'investimento di 315'000 Chf per l'introduzione di una zona 30 km/h, un credito d'investimento di 175'000 Chf per la posa di una pavimentazione fonoassorbente su via Ligornetto, di 770'000 Chf per la riqualifica del Piazzale Solza e di 87'000 Chf per il miglioramento dell'intersezione di via Arca con via Montalbano.

**Signor Presidente,
Signore e Signori Consiglieri comunali,**

Con il presente messaggio l'Esecutivo comunale intende chiedere lo stanziamento di un credito d'investimento di 315'000 Chf per l'introduzione di una zona 30 km/h, un credito d'investimento di 175'000 Chf per la posa di una pavimentazione fonoassorbente su via Ligornetto, di 770'700 Chf per la riqualifica di Piazzale Solza e di 87'000 Chf per il miglioramento dell'intersezione di via Arca con via Montalbano.

Il Municipio licenza un unico Messaggio municipale con la richiesta di diversi crediti d'investimento in quanto le opere proposte riguardano un'unica zona del nostro territorio dove si intende introdurre una zona 30 km/h.

1. Premessa

Per il Municipio il miglioramento della qualità di vita dei cittadini del Comune di Stabio come pure la sicurezza pedonale e veicolare sono obiettivi primari e quindi da raggiungere in questa legislatura.

Attraverso gli interventi che qui di seguito verranno illustrati, il Municipio intende diminuire le emissioni foniche causate dal traffico veicolare, migliorare dal profilo architettonico e paesaggistico l'entrata al nucleo di Stabio attraverso via Falcette, migliorare la sicurezza per i pedoni che raggiungono a piedi la fermata ferroviaria, rendere meno attrattivo al traffico parassitario il comparto scolastico e non da ultimo migliorare la sicurezza pedonale.

L'Esecutivo, come evidenziato in questo Messaggio municipale, vuole prestare particolare attenzione alla cura e alla valorizzazione dell'insieme dello spazio stradale, a beneficio della vivibilità e dell'attrattività dei quartieri residenziali e al benessere di tutti.

2. Zona 30 km/h nel comparto residenziale

Negli scorsi anni sono già state introdotte diverse zone 30 km/h. Nella pagina seguente emerge in modo chiaro l'obiettivo ultimo che il Municipio intende perseguire: introdurre in tutta la zona residenziale del nostro Comune una zona 30 km/h. Questo per migliorare in modo costante la qualità di vita dei nostri cittadini come pure la vivibilità del nostro territorio.

Gli obiettivi stabiliti alla base di questa strategia sono i seguenti:

- L'aumento della sicurezza della circolazione, grazie alla riduzione del numero di incidenti e del traffico parassitario;
- La riduzione della gravità degli incidenti, grazie alla velocità d'urto inferiore;
- Il miglioramento della qualità di vita, grazie alla riduzione delle emissioni moleste (rumore e inquinamento atmosferico);
- Il recupero di spazi urbani pregiati, grazie alla riduzione delle superfici riservate al traffico e grazie alla convivenza dei diversi utenti nello stesso spazio;

Le zone verdi rappresentano le zone dove questo obiettivo è già stato raggiunto, la zona blu è oggetto della presente richiesta di un credito d'investimento, mentre per la parte restante (arancione) si sta procedendo alla relativa attuazione a tappe.

I lavori sull'ultimo tratto di via Pietane sono in corso, il progetto stradale per la sistemazione e moderazione di via Campagnola è stato pubblicato. Nei prossimi mesi si provvederà a richiedere il credito d'investimento per la moderazione di altre strade residenziali.

Il mando stradale di Piazzale Solza necessita importanti interventi di manutenzione straordinaria. È quindi opportuno provvedere al rifacimento totale del manto stradale.

Larghezza del campo stradale

La larghezza del campo stradale in corrispondenza del Piazzale Solza è ritenuta eccessiva e non più confacente con i nuovi dettami di sicurezza veicolare e pedonale. È addirittura presente una preselezione per le autovetture che intendono accedere al nucleo di Stabio, una corsia aggiuntiva non assolutamente necessaria nel nostro contesto urbano.

Accessi veicolari al campo stradale

È necessario inoltre provvedere a sistemare i diversi accessi al campo stradale. Oggi le autovetture possono immettersi sul campo stradale da diversi punti con tutti i problemi che ne derivano in termini di sicurezza stradale.

Accessibilità pedonale alla fermata ferroviaria

I cittadini lamentano la mancata presenza di marciapiedi e di attraversamenti pedonali presenti sul Piazzale Solza. I reclami sono poi stati pure posti all'attenzione dell'Esecutivo comunale attraverso l'inoltro di diverse interpellanze.

Passaggio pedonale sulla strada cantonale

Il Municipio è inoltre consapevole che il passaggio pedonale presente sulla strada cantonale in corrispondenza di via Falcette deve essere migliorato in quanto poco utilizzato in particolar modo all'arrivo dei treni la sera. In accordo con il Cantone si stanno studiando le diverse modalità d'intervento.

Valorizzazione parco giochi

Il parco giochi presente risulta essere poco fruibile dalla cittadinanza.

Ubicazione posteggi comunali

I parcheggi comunali potrebbero essere posizionati meglio per evitare che il pedone debba camminare nell'area di manovra delle autovetture.

Velocità media

Le velocità medie (V85) delle autovetture nelle arterie stradali dove si intende introdurre un limite di 30 km/h vanno da 32 km/h di via Platani a 47 km/h di via Bagni.

Valorizzazione entrata al paese di Stabio

Le autovetture oggi accedono al paese da via Pioppi e da via Falcette. È quindi necessario migliorare dal profilo paesaggistico Piazzale Solza attraverso una riqualifica a livello di qualità degli spazi come pure di sicurezza pedonale e veicolare.

Intersezioni stradali e attraversamenti pedonali

Nel corso delle analisi progettuali sono inoltre emerse delle criticità che necessitano degli interventi strutturali in particolar modo l'intersezione di via Ligornetto con via Montalbano e con via Ponte di Mezzo.

Inquinamento fonico

Il Cantone ha effettuato degli studi sull'inquinamento fonico derivante dal campo stradale. Una delle arterie comunali critiche è via Ligornetto ed il primo tratto di via Montalbano.

Intersezione via Arca con via Montalbano

L'intersezione presenta delle criticità. Gli autocarri non riescono a rispettare la rotatoria, i pedoni e i ciclisti provenienti da via Arca non hanno sufficiente visibilità sul lato destro di via Montalbano.

4. Ubicazione

La nuova zona 30 km/h comprenderà le seguenti strade comunali:

- Via Falcette;
- Via Montalbano;
- Via Platani;
- Via Boff;
- Via Cava;
- Via Ponte di Mezzo (parzialmente);
- Via Ligornetto;
- Via Luvee (due tratte);
- Via Bagni.

Verranno inoltre proposti degli interventi strutturali all'intersezione di via Ligornetto con via Montalbano e via Ponte di Mezzo per migliorare l'attraversamento pedonale.

Particolare attenzione verrà posta alla riqualifica di Piazzale Solza.

5. Piano regolatore e situazione viaria vigente

Il Piano regolatore assegna la zona in questione prevalentemente alla zona intensiva, che è destinata soprattutto alla residenza ma ammette attività commerciali e produttive non moleste. All'interno di questo comparto sono presenti gli edifici scolastici, aree di svago e non da ultimo le zone specifiche per l'ampliamento del complesso termale.

Il Piano del traffico assegna il ruolo di strada di raccolta a via Ligornetto, mentre classifica tutte le altre come strade di servizio, inclusa la via Ponte di Mezzo sulla quale è prevista un'alberatura.

Nell'ambito dei lavori ferroviari è stato realizzato il nuovo accesso al paese da via Cantonale. Si tratta del primo tratto della nuova via Falcette (per il completamento della via Falcette il Municipio ha già richiesto il relativo credito d'investimento attraverso il MM 24/2017), che sostituisce di fatto l'accesso da via Boff. Quest'ultima ha quindi potuto assumere il carattere di vera strada di servizio, il cui utilizzo è limitato all'accesso ai fondi della zona.

Via Ligornetto costituisce un secondo asse di accesso al paese, dove la presenza delle scuole, del Municipio, della Coop e di alcune aziende creano un intenso traffico pedonale talvolta in conflitto con il traffico veicolare.

6. Descrizione del progetto 'nuova zona 30 km/h comparto scolastico'

Il progetto prevede in sintesi i seguenti interventi:

- Realizzazione di portali di accesso alla zona 30 km/h chiaramente identificabili;
- Generalizzazione del principio di precedenza da destra agli incroci;
- Migliorie puntuali a favore del traffico pedonale;

Intervento 1 – Via Boff – Via Falcette

Lo scopo dell'intervento è quello di mettere in sicurezza il passaggio dei pedoni tra la stazione e via Falcette. Si crea quindi una zona di sicurezza demarcata da una fascia rossa e delimitata dalla posa di paletti dissuasori flessibili. Questa zona ben riconoscibile, assieme alla superficie vietata, restringe la carreggiata e oltre a ridurre la velocità dei veicoli, garantisce una zona d'attesa ai pedoni che intendono attraversare la strada. Infatti vi è un significativo traffico di pedoni tra via Falcette e la

stazione FFS, che al momento di attraversare la strada non ha visibilità su via Boff a causa dell'edificio sporgente.

Intervento 2 – Via Platani – Via Falcette

Il tratto di via Platani che collega via Cava e via Falcette diventa a senso unico in direzione ovest. Questo è possibile secondo le normative attuali visto il breve tratto stradale e le poche abitazioni interessate. La segnaletica orizzontale e verticale viene modificata secondo i criteri delle zone 30. Lungo via Bagni vengono rimossi i restringimenti puntuali e al loro posto viene demarcata una striscia laterale in pittura strutturata di colore rossa e vengono posati paletti dissuasori flessibili per ridurre la larghezza della carreggiata e di conseguenza diminuire la velocità dei veicoli in transito.

Lo scopo della delimitazione rossa è anche quello di creare uno spazio di movimento per i pedoni protetto, dal momento che il muro di cinta del mappale no. 1502 RFD di Stabio toglie la visibilità.

Intervento 3 – via Falcette – via Ligornetto – via Montalbano

L'incrocio via Falcette – via Ligornetto – via Montalbano presenta alcune importanti lacune di sicurezza per i pedoni. In particolare mancano, a ridosso di edifici e muri edificati a confine con la strada, spazi di attesa dai quali attraversare la strada con la dovuta visibilità. La presenza di questa intersezione con precedenza da destra è ritenuta un elemento decisivo per la moderazione della velocità su via Ligornetto, ragione per cui si è preferito mantenere l'intersezione anziché lasciare la precedenza a via Ligornetto con la realizzazione di marciapiedi continui.

L'intervento prevede la correzione del tracciato di via Montalbano e di via Falcette in modo da immettersi perpendicolarmente su via Ligornetto. In questo modo si creano degli spazi pedonali che consentono al pedone di sporgersi a sufficienza per godere della necessaria visibilità per attraversare la strada.

Gli interventi strutturali su via Falcette sono minimi. In questo modo il progetto di cui si chiede l'approvazione con questo messaggio non è assolutamente in contraddizione con il progetto definitivo della nuova via Falcette.

Intervento 4 – via Ligornetto - Via Ponte di Mezzo

L'incrocio via Ligornetto – via Ponte di Mezzo presenta una configurazione inadeguata alle esigenze attuali. Manca il collegamento pedonale longitudinale lungo via Ligornetto lato monte. Via Ponte di Mezzo è limitata al servizio a domicilio, e perde quindi la precedenza su via Ligornetto. È presente una piccola isola spartitraffico che tuttavia deve essere puntualmente valicata dal bus di linea che svolta dal centro verso San Pietro e viceversa, isola che in generale risulta essere inutile.

Per ripristinare il collegamento pedonale si procede quindi alla creazione di un marciapiede continuo lungo via Ligornetto con il restringimento dell'interno curva in modo da disporre di una superficie pedonale da cui i pedoni godono della necessaria visibilità prima di attraversare l'incrocio.

Su via Ponte di Mezzo, di fronte alla Scuola elementare, è pure prevista la manutenzione della piattaforma rialzata esistente, che con il tempo ha subito delle importanti deformazioni. Le fasce di porfido che caratterizzano le rampe sono eliminate e realizzate in asfalto secondo le attuali norme.

In questo contesto si interviene anche per mettere in sicurezza l'uscita del sentiero che collega le scuole a via Ligornetto. Esso attualmente sbuca su via Ponte di Mezzo senza visibilità e manca un'area d'attesa prima di attraversare. Si prevede di delimitare l'area con una demarcazione e alcuni paletti.

Passaggi pedonali

Di principio nelle zone 30 km/h i passaggi pedonali non sono ammessi, salvo eccezioni giustificate ai sensi delle normative vigenti a livello federale. Per i passaggi esistenti è stata valutata la giustificazione e sono stati verificati i seguenti criteri di sistemazione fisica prescritti dalle norme:

- Distanze di visibilità;
- Area di avvicinamento, bordure e isola centrale;
- Segnaletica;
- Illuminazione.

Si ritiene opportuno il mantenimento dei passaggi pedonali di via Ligornetto presso la Scuola media, Cimitero comunale e Casa comunale, mentre si chiede di eliminare il punto di attraversamento pedonale di via Ponte di Mezzo, come pure quello di via Bagni in quanto non rispettosi delle normative giuridiche vigenti. Si ricorda a complemento che nella zona 30 km/h gli attraversamenti pedonali non sono ammessi in quanto il pedone può attraversare il campo stradale in ogni punto essendo la velocità limitata.

I pedoni devono poter infatti attraversare la strada nel punto in cui si sentono più sicuri e dove dispongono della migliore visuale. Per questo motivo nelle zone 30 all'ora non sono previsti passaggi pedonali, tranne in casi eccezionali ben motivati come davanti alle scuole, agli ospizi o sui percorsi casa-scuola molto frequentati.

La mancanza delle strisce pedonali suscitano spesso insicurezza, specialmente tra i genitori di bambini piccoli. Queste paure sono però infondate poiché portando il limite di velocità a 30 km/h, l'effetto di sicurezza è notevolmente più elevato rispetto all'ubicazione di un

passaggio pedonale. (UPI: Le zone 30 km/h aumentano la sicurezza stradale)

Altri interventi puntuali

Vi sono inoltre altri interventi puntuali in corrispondenza dei passaggi pedonali. Le strisce pedonali devono essere di quattro metri. La segnaletica dovrà essere modificata in modo tale da essere ben visibile ai veicoli non ostacolando però la possibilità di vedere i pedoni.

7. Descrizione del progetto di riqualifica di Piazzale Solza

Il Piazzale Solza è diventata l'entrata principale del comune di Stabio, la porta di accesso alla nuova fermata ferroviaria, una nuova centralità da valorizzare e riqualificare.

Cenni storici



Stabio negli anni '20



La strada di circonvallazione del nucleo viene completata nel 1967

Negli anni '20 via Boff costituisce la strada principale tra Mendrisio e Stabio e solo alla fine degli anni '50 iniziano i lavori di circonvallazione del nucleo, dall'attuale piazzale Solza verso il valico del Gaggiolo.

Nel 2014 con la realizzazione della nuova tratta ferroviaria viene realizzata un'intersezione semaforizzata per l'accesso alla stazione per pedoni e biciclette e il nuovo tratto iniziale di via Falcette. Di fatto questo diviene il nuovo accesso al nucleo di Stabio. Nel contempo si procede alla chiusura dell'innesto di via Boff sulla strada cantonale. Grazie a questa misura via Boff riacquista la funzione di strada di servizio.

La situazione attuale del Piazzale Solza si presenta quindi come una stratificazione di elementi poco coerenti con le necessità attuali. In particolare la configurazione conferita negli anni 1960 alle corsie veicolari, con l'obiettivo di rendere veloce e fluido il traffico, non sono più adatte al contesto odierno di accesso al nucleo e ai quartieri residenziali.

Percorsi pedonali



In questo contesto si inserisce inoltre la problematica dei percorsi pedonali verso la nuova stazione, che alla prova dei fatti si sono dimostrati discontinui e rischiosi, difficili da affrontare per i numerosi utenti che fanno capo alla nuova stazione. Infatti i pedoni, oltre a non disporre di marciapiedi nella zona del piazzale, sono costretti ad attraversare la strada, che è molto larga, in punti senza adeguata visibilità.

Descrizione architettonica del progetto di riqualifica

Il progetto prevede la formazione di un ampio spazio pubblico all'interno del quale pedoni, ciclisti e automobilisti possano usufruire del piazzale in tutta sicurezza e con lo stesso grado di precedenza. Il nuovo arredo urbano mette in valore gli elementi preesistenti ritenuti importanti, valorizzando il carattere degli elementi costruiti che delimitano il piazzale.

Lo spazio, oggi discontinuo, è riunificato attraverso un'accorta disposizione della pavimentazione a ridosso degli edifici che si affacciano sul piazzale. La nuova pavimentazione evidenzia il fronte costruito unitario del nucleo e afferma il carattere pubblico dell'area antistante agli stabili. È così favorita l'approvazione dello spazio da parte delle attività che occupano questi edifici al piano terreno.

Il muro di cinta del parco a ridosso del piazzale è rivisitato in favore di una maggiore permeabilità verso lo spazio verde e di gioco. Il progetto prevede la formazione di due sedute: una a ovest in relazione al parco e una a sud in relazione al piazzale. Alla prima seduta è associata una vasca per la vegetazione, mentre alla seconda il posteggio per i veicoli a due ruote. Il perimetro del parco è completato con una recinzione metallica al fine di mettere in sicurezza il parco giochi esistente.

Progetto in sintesi

Lo studio preliminare ha constatato come non sia possibile risolvere l'attraversamento pedonale del Piazzale Solza con la demarcazione di un passaggio pedonale. Si è quindi optato per una sistemazione globale della Piazza che propone una riqualifica generale e una valorizzazione, anche grazie al supporto architettonico. L'intervento si integra nella zona 30 km/h del comparto scuole, di cui diventa la porta d'entrata.

Il tutto rimane compatibile con la creazione della futura nuova via Falcette in quanto lo spazio previsto per la nuova intersezione rimane a disposizione per tale scopo. A tale proposito si osserva che anche in futuro l'accesso al nucleo e agli edifici lungo via Bagni dovrà essere mantenuto, la nuova sistemazione si presta sia al regime attuale sia alla forte riduzione del traffico sulla Piazza.

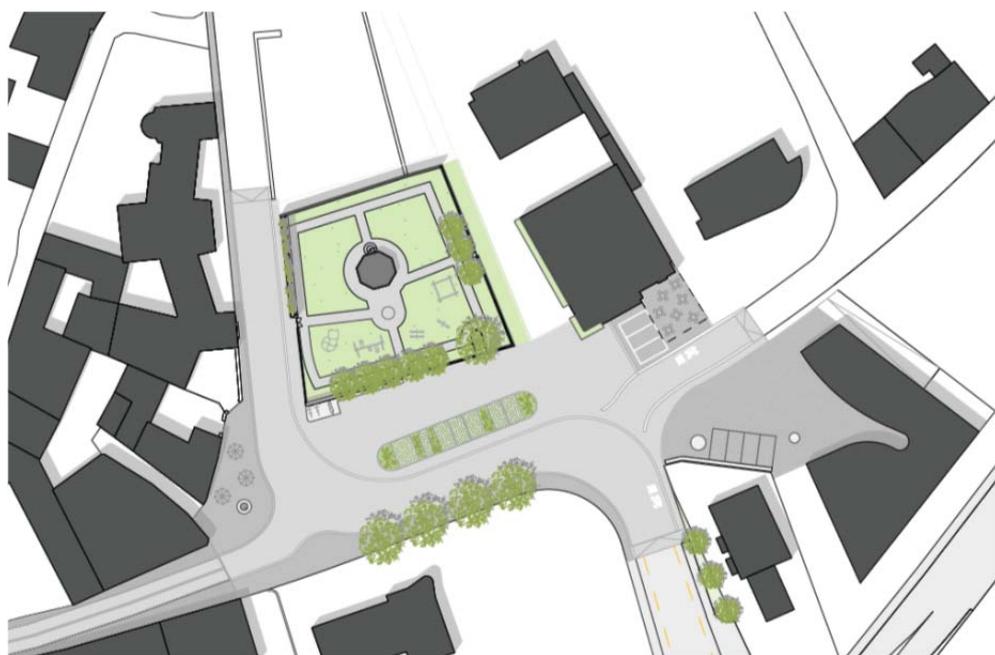
In sintesi il progetto prevede la riduzione dell'ampiezza di carreggiata in modo però da continuare a consentire l'incrocio tra bus. L'accesso al nucleo è regolato dalla precedenza da destra. Via Boff per contro è delimitata da un marciapiede continuo, in modo da rendere più chiara la disposizione dei veicoli e la precedenza in caso di coda dal semaforo e offrire un percorso senza ostacoli ai pedoni diretti verso la stazione.

Dopo che un rialzamento della carreggiata segnala l'entrata sulla piazza, la carreggiata è delimitata da una bordura valicabile su tutta l'area, in modo da agevolare gli spostamenti dei pedoni. I parcheggi esistenti sono ridotti a 6 stalli di breve durata utilizzabili senza fare manovre in retromarcia, di cui uno con dimensioni adatte ai disabili.

La piazza è delimitata a sud da una nuova alberatura, che chiude il fronte attualmente non edificato.

Si procede ad una valorizzazione del rapporto tra la piazza e il giardino adiacente, di proprietà privata ma aperto al pubblico e curato dal Comune. In accordo con i proprietari si procede ad una sistemazione del muro di cinta, una parte del quale viene trasformato in una seduta che permette di soffermarsi sulla piazza. Una nuova apertura permette di accedere al giardino direttamente dalla piazza.

La statua dell'acquaiolo, attualmente poco valorizzata all'interno del posteggio viene riposizionata nei pressi del nucleo, sotto forma di fontanella, contribuendo a definire il nuovo ampio spazio pedonale davanti agli edifici storici.



Calibro stradale

Il calibro stradale è di 5,80m nel breve tratto rettilineo e si allarga nelle due curve in modo da permettere ai bus di incrociare altri veicoli pesanti. L'ampiezza è stata definita in base alla simulazione dell'ingombro. Questa tipologia di calibro, comunque notevolmente ridotta rispetto alla situazione attuale, è necessaria vista la presenza dell'impianto semaforico, che in determinate circostanze può portare la coda ad estendersi su parte della piazza.

Ai margini della carreggiata sono delimitate con bordure valicabili le superfici pedonali. Sul lato sud sono previsti 3m, in modo da disporre dello spazio sufficiente all'inserimento dell'alberatura, situata secondo norma ad 1 metro dalla carreggiata. Essa lascia libero l'accesso veicolare al fondo.

Sul lato nord si dispone di una fascia di 2m che prosegue sul marciapiede continuo verso il passaggio pedonale di via Cantonale.

Davanti al nucleo è ricavata un'ampia area pedonale.

Pavimentazione

La pavimentazione esistente è in pessimo stato e necessita di essere risanata. Si prevede la rimozione e lo smaltimento della pavimentazione. La rimozione e il deposito temporaneo del sottofondo in misto granulare esistente. La formazione di un nuovo planum ad una profondità di 40cm sotto il nuovo piano stradale e 30 cm sotto il marciapiede/posteggio (adattato alle nuove quote di progetto). Il materiale di fondazione viene riportato e per quanto necessario completato con materiale nuovo e costipato a formazione della nuova plania.

La pavimentazione del marciapiede e della piazzetta a ridosso del nucleo verrà realizzata in cubotti di granito grigio. Gli edifici del nucleo

vengono in questo modo messi in evidenza da uno zoccolo pregiato, che trova anche corrispondenza nella pavimentazione del piazzale della banca.

Manufatti

Il progetto prevede il rifacimento a nuovo dei muri ovest e sud del parco. Esso sarà in parte completato con una recinzione bassa, in modo da garantire una delimitazione sicura del parco giochi verso la strada.

- Il muro a ovest viene suddiviso in due parti: la parte a nord rispetto all'entrata sarà costituita da un'aiuola realizzata in calcestruzzo gettato in opera e da una panchina integrata al muro rivolta all'interno del parco. Lo schienale della panchina fungerà allo stesso tempo da elemento di chiusura. La parte a sud viene realizzata per dare una migliore forma geometrica al parco e nel nuovo spazio ricavato all'interno dello stesso viene realizzata una nicchia dove saranno posati l'armadio elettrico e l'armadio del gas. Per il resto la chiusura avverrà con una recinzione metallica.

- Il muro a sud è suddiviso anch'esso in due parti, a sinistra e a destra della nuova entrata. A sinistra viene realizzata una panchina "gemella" a quella descritta precedentemente, questa volta però rivolta verso la piazza. La parte a destra viene ricostruita sostanzialmente nella stessa posizione del muro esistente, adattando però l'altezza dello stesso in funzione della nuova quota della piazza e provvedendo alla chiusura mediante recinzione.

Passaggi pedonali

Il passaggio pedonale attualmente demarcato in testa a via Bagni, che non risponde ai nuovi requisiti di sicurezza, non risulta più necessario dal momento che tutta la piazza sarà attraversabile dai pedoni e situata in zona 30 (il punto di migliore visibilità per effettuare l'attraversamento si trova al centro della piazza). Non viene pertanto riproposto nella nuova sistemazione.

Posteggi comunali

I circa 12 posteggi esistenti sono ridotti a 6 posti di sosta a breve durata (zona blu), concepiti per l'espletamento di commissioni nella zona (farmacia, banca, bar, uffici,...), nonché per il carico e scarico di passeggeri o merci. Come illustrato al cap 2.3 questo parcheggio è previsto dal PR. È in ogni caso disponibile il parcheggio comunale in via Boff (45 stalli) che dista a 100 m di distanza.

Le dimensioni dei parcheggi e delle aree di manovra rispettano la norma VSS 640 291a. La disposizione è configurata in modo da evitare manovre in retromarcia. È previsto un parcheggio per disabili opportunamente dimensionato.

Raccolta rifiuti

I cassonetti attualmente presenti all'angolo sud est del giardinetto, che sarà destinato alla sosta dei veicoli a due ruote, sono riposizionati lateralmente all'angolo sud ovest. L'accesso con il camion per lo svuotamento è garantito.

8. Descrizione del progetto di posa manto stradale fonoassorbente

Sulla base del catasto del rumore del Comune di Stabio fatto allestire dal Dipartimento del territorio (novembre 2016), emerge che via Ligornetto e il primo tratto di via Montalbano necessitano di interventi per la riduzione delle emissioni foniche causate dal traffico stradale.

La pavimentazione di via Ligornetto attraverso la posa di un micro rivestimento è stata eseguita nel 1999 con una spesa di circa 95'000 Chf. Il tipo di pavimentazione utilizzata ha una durata di 10-12 anni. Risulta quindi logico che dopo 18 anni la pavimentazione di via Ligornetto necessita degli interventi strutturali urgenti.

A fronte degli interventi previsti per l'introduzione di una zona 30 km/h nel comparto scolastico e della necessità di provvedere al risanamento fonico della strada comunale di via Ligornetto, il Municipio propone il rifacimento completo del manto esistente con una pavimentazione fonoassorbente (SDA 4 40 mm). Il costo aggiuntivo è di 3-4 Chf/mq rispetto a una miscela tradizionale.

Attualmente le immissioni foniche su via Ligornetto e primo tratto di via Montalbano sono superiori a 70 dB, superiori quindi al valore di 65 dB prescritto come limite massimo per le zone di grado di sensibilità II. Attraverso la riduzione del limite di velocità si ottiene una diminuzione delle immissioni di rumore pari a 2 dB. A questi vi sono da aggiungere le diminuzioni di rumore per complessivi 3 dB derivanti dalla posa di una pavimentazione fonoassorbente.

Il Municipio procederà alla posa del manto stradale fonoassorbente pure sul primo tratto di via Ponte di Mezzo. Il tratto stradale sarà infatti interessato dalla realizzazione di un nuovo percorso pedonale in corrispondenza con l'intersezione di via Ligornetto. Per questo motivo si propone di provvedere alla sistemazione del primo tratto stradale di via Ponte di Mezzo.

Ne consegue pertanto che attraverso gli interventi di limitazione della velocità e la posa di una pavimentazione fonoassorbente su via Ligornetto, il primo tratto di via Montalbano (fino all'altezza della Casa anziani) e di via Ponte di Mezzo, la qualità di vita dei cittadini che abitano in prossimità di tale tratto stradale migliorerà a seguito delle minori emissioni foniche.

Il primo tratto di via Montalbano, essendo una strada di raccolta non dovrebbe subire particolari modifiche con la progettazione stradale attualmente in fase di allestimento e prevista in consegna nel corso dei prossimi mesi.

Il Municipio al momento della posa della pavimentazione fonoassorbente terrà in ogni caso in considerazione gli interventi di moderazione e sistemazione stradale che verranno proposti su via Montalbano in quanto questi saranno a quel punto noti.

9. Descrizione del progetto di messa in sicurezza dell'intersezione di via Arca con via Montalbano

L'attuale intersezione tra le vie Montalbano e Arca è regolamentata attraverso una rotonda a 4 rami con diametro di ca. 12m. L'incrocio tra le due viabilità risulta asimmetrico, comportando di fatto una rotonda decentrata rispetto al punto di incrocio dei 4 assi e manovre di ingresso e uscita non ideali rispetto alla configurazione standard di una intersezione a rotonda. L'attuale configurazione non è conforme alle norme tecniche in vigore, induce gli utenti al non rispetto delle regole della circolazione e presenta quindi un rischio accresciuto in particolare per i pedoni.

L'intervento qui proposto verrà ripreso dal progetto di sistemazione stradale di via Arca.

L'intervento prevede la creazione di una intersezione rialzata con precedenza da destra. L'attuale anello rotonda viene demolito, così come le isole spartitraffico tra le corsie. Il monumento esistente viene spostato a lato dell'intersezione. Si prevede il rifacimento della pavimentazione dell'incrocio con quota +6cm rispetto all'attuale quota del piano stradale. La rottura verticale si rende necessaria per evidenziare la presenza dell'incrocio e ottenere un rallentamento in particolare del traffico proveniente da via Montalbano ovest, che è indotto dalla particolare configurazione dell'intersezione a tagliare la curva sulla sinistra. Al fine di creare una zona sicura per i pedoni in transito viene realizzato un percorso pedonale protetto da un'isola in calcestruzzo che funge anche da supporto per la posa del monumento esistente.

10. Credito d'investimento zona 30 km/h comparto scolastico

Per l'introduzione di una zona 30 km/h nel comparto scuole è necessario il seguente credito d'investimento.

Tipologia di costo	Totale(Chf)
Lavori a regia	4'250.00
Impianto di cantiere	5'150.00
Demolizioni e rimozioni	13'868.00
Costruzione di giardini e di opere paesaggistiche	300.00
Fosse di scavo e movimenti di terra	1'100.00
Strati di fondazione	5'520.00
Selciati, lastricati e demolizioni	34'450.00
Pavimentazioni	26'025.00
Canalizzazioni	7'602.00
Segnaletica stradale: segnali	28'260.00
Segnaletica stradale: demarcazioni	46'270.00
Illuminazione pubblica, armatura	60'000.00
Imprevisti (10%)	23'279.50
Onorari	35'000.00
Totale (iva esclusa)	291'074.50
Iva 8%	23'286.00
Totale (iva inclusa)	314'360.50
Credito d'investimento (arr.)	315'000.00

11. Credito d'investimento riqualifica Piazzale Solza

Per la riqualifica del Piazzale Solza è necessario il seguente credito d'investimento.

Tipologia di costo	Totale(Chf)
Lavori a regia	12'000.00
Prove	5'000.00
Impianto di cantiere	32'000.00
Demolizioni	67'170.00
Lavori per condotte interrato	8'135.00
Costruzione di giardini e di opere paesaggistiche	3'520.00
Fosse di scavo e movimenti di terra	53'080.00
Strati di fondazione	44'120.00
Selciati, lastricati e delimitazioni	145'850.00
Pavimentazioni	86'780.00
Canalizzazioni	27'225.00
Opere di calcestruzzo eseguite sul posto	75'940.00
Barriere di sicurezza stradali	7'200.00
Segnaletica stradale: segnali	1'070.00
Segnaletica stradale: demarcazioni	505.00
Illuminazione pubblica, armatura	25'000.00
Imprevisti (5%)	29'800.00
Onorari	89'200.00
Totale (iva esclusa)	713'595.00
Iva 8%	57'087.60
Totale (iva inclusa)	770'682.60
Credito d'investimento (arr.)	770'000.00

12. Credito d'investimento posa pavimentazione fonoassorbente

Per la posa della pavimentazione fonoassorbente è richiesto il seguente credito d'investimento.

Tipologia di costo	Totale(Chf)
Impianto di cantiere	6'000.00
Fresatura	18'000.00
Trasporto e tassa di smaltimento	2'400.00
Pulizia del fondo	2'250.00
Spalmatura di lacca bituminosa	4'500.00
Sigillatura crepe	4'500.00
Risanamento parti danneggiate	3'200.00
Messa in quota di griglie e chiusini	5'950.00
Messa in quota di gattik	3'750.00
Messa in quota di saracinesche	750.00
Pavimentazione fonoassorbente (4'500 mq a 25 Chf/mq)	112'500.00
Totale (iva esclusa)	163'800.00
Iva 8%	13'104.00
Totale (iva inclusa)	176'904.00
Credito d'investimento (arr.)	175'000.00

13. Credito d'investimento sistemazione intersezione via Arca con via Montalbano

Per la sistemazione dell'intersezione di via Arca con via Montalbano è richiesto il seguente credito d'investimento.

Tipologia di costo	Totale(Chf)
Lavori a regia	3'600.00
Prove	1'000.00
Impianto di cantiere	6'000.00
Demolizioni	11'790.00
Fosse di scavo e movimenti di terra	3'540.00
Strati di fondazione	5'580.00
Selciati, lastricati e delimitazioni	5'070.00
Pavimentazioni	14'980.00
Segnaletica stradale: segnali	4'380.00
Segnaletica stradale: demarcazioni	1'045.00
Imprevisti (10%)	5'700.00
Onorari	18'000.00
Totale (iva esclusa)	80'685.00
Iva 8%	6'454.80
Totale (iva inclusa)	87'200.00
Credito d'investimento (arr.)	87'000.00

14. Contributo di miglioria

La riqualifica del Piazzale Solza costituisce indubbiamente un'opera di urbanizzazione generale ai sensi dell'art. 3 cpv. 2 LCM. Posta all'ingresso del paese nelle immediate vicinanze del nucleo di Stabio, quest'area svolge una doppia funzione: da un lato permette la circolazione e il transito di pedoni e veicoli ma nel contempo serve da accesso (pedonale e/o veicolare) per le proprietà adiacenti. L'intervento di riqualifica in oggetto segnerà un profondo mutamento della loro possibilità di fruizione. In primo luogo, perché verrà rafforzato il carattere e la funzionalità urbana dell'area, a scapito della sua funzione principalmente stradale di oggi, in particolare sottolineandone le peculiarità di spazio pubblico all'imbocco del nucleo, sulla strada di accesso pedonale della fermata ferroviaria, zona d'incontro e di sosta per l'utenza. Verrà favorita la mobilità lenta ed anche gli spostamenti degli utenti con difficoltà motorie, sarà poi marcata la funzione di centralità di questo spazio e verranno garantite condizioni di sicurezza adeguate al suo contesto. Pur privilegiandone la fruibilità da parte dei pedoni, verrà garantito il transito delle automobili, delimitandone la manovra, gli accessi ai sedimi privati in spazi ben definiti e la velocità di transito.

Quanto ai vantaggi particolari, essi si manifestano sotto diverse forme. Anzitutto è indiscutibile che, in quanto opere di urbanizzazione generale, Piazzale Solza serve per l'accesso ai fondi confinanti o comunque posti nelle immediate vicinanze (art. 4 cpv. 1 lett. a LCM). Questa prima constatazione basterebbe già di per sé a legittimare la controversa imposizione a seguito delle opere di riqualificazione in rassegna che ne miglioreranno sensibilmente l'urbanizzazione tanto dal profilo ambientale (nuovi marciapiedi con accresciuta sicurezza per l'utenza), quanto dal profilo urbanistico (conferendo loro un assetto strutturato, moderno e di qualità). Tali fattori, uniti alla pavimentazione pregiata dei marciapiedi e all'alberatura (laddove ne è prevista la posa) che ne impreziosiscono la linea essenziale, contribuiranno inoltre a valorizzare gli stabili e il loro accesso, accrescendone il pregio. Il tutto a vantaggio della redditività dei fondi adiacenti (art. 4 cpv. 1 lett. b e c LCM).

L'intervento di riqualifica ha anche un carattere comunitario in quanto utilizzato dai pedoni che si recano alla fermata ferroviaria e dai veicoli che accedono al nucleo di Stabio o alla zona residenziale a monte.

La riqualifica del Piazzale Solza è da trattare quindi come un'opera di urbanizzazione generale, il prelievo dei contributi di miglioria sulla spesa determinante può essere fissato dal Municipio in un intervallo dal 30% al 60%.

Il Municipio propone il prelievo quale contributo di miglioria al 30% della spesa determinante. Stesso principio verrà applicato per la sistemazione della Piazza Maggiore.

13. Descrizione procedura

La zona 30 km/h del comparto scolastico, come pure la riqualifica del Piazzale Solza e la sistemazione dell'intersezione verrà pubblicata sulla base LStr. Nel progetto in pubblicazione sarà poi contemplata la posa della pavimentazione fonoassorbente.

14. Finanziamento

L'investimento per la realizzazione della zona 30 km/h nel comparto scolastico, della riqualifica di Piazzale Solza, della posa del manto fonoassorbente e della sistemazione dell'intersezione tra via Arca e via Montalbano genererà i seguenti flussi finanziari.

Comparto 30km/h	T0	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	T13	T14	T15	T16	T17	T18	T19	T20	
Investimento	315'000																					
Ammortamento (10%)		31'500	28'350	25'515	22'964	20'667	18'600	16'740	15'066	13'560	12'204	10'983	9'885	8'897	8'007	7'206	6'486	5'837	5'253	4'728	4'255	
Valore residuo		283'500	255'150	229'635	206'672	186'004	167'404	150'664	135'597	122'037	109'834	98'850	88'965	80'069	72'062	64'856	58'370	52'533	47'280	42'552	38'297	
Interesse annuo 2% (su 315'000 Chf)		6'300	6'300	6'300	6'300	6'300	6'300	6'300	6'300	6'300	6'300	6'300	6'300	6'300	6'300	6'300	6'300	6'300	6'300	6'300	6'300	
Totale		37'800	34'650	31'815	29'264	26'967	24'900	23'040	21'366	19'860	18'504	17'283	16'185	15'197	14'307	13'506	12'786	12'137	11'553	11'028	10'555	
<i>Riqualifica Piazzale Solza</i>																						
Investimento	770'000																					
Contributo miglioria 30%	231'000																					
Investimento netto	539'000																					
Ammortamento (10%)		53'900	48'510	43'659	39'293	35'364	31'827	28'645	25'780	23'202	20'882	18'794	16'914	15'223	13'701	12'331	11'098	9'988	8'989	8'090	7'281	
Valore residuo		485'100	436'590	392'931	353'638	318'274	286'447	257'802	232'022	208'820	187'938	169'144	152'230	137'007	123'306	110'975	99'878	89'890	80'901	72'811	65'530	
Interesse annuo 2% (su 539'000 Chf)		10'780	10'780	10'780	10'780	10'780	10'780	10'780	10'780	10'780	10'780	10'780	10'780	10'780	10'780	10'780	10'780	10'780	10'780	10'780	10'780	
Totale		64'680	59'290	54'439	50'073	46'144	42'607	39'425	36'560	33'982	31'662	29'574	27'694	26'003	24'481	23'111	21'878	20'768	19'769	18'870	18'061	
<i>Posa manto stradale fonoassorbente</i>																						
Investimento	175'000																					
Ammortamento (10%)		17'500	15'750	14'175	12'758	11'482	10'334	9'300	8'370	7'533	6'780	6'102	5'492	4'943	4'448	4'003	3'603	3'243	2'919	2'627	2'364	
Valore residuo		157'500	141'750	127'575	114'818	103'336	93'002	83'702	75'332	67'799	61'019	54'917	49'425	44'483	40'034	36'031	32'428	29'185	26'267	23'640	21'276	
Interesse annuo 2% (su 175'000 Chf)		3'500	3'500	3'500	3'500	3'500	3'500	3'500	3'500	3'500	3'500	3'500	3'500	3'500	3'500	3'500	3'500	3'500	3'500	3'500	3'500	
Totale		21'000	19'250	17'675	16'258	14'982	13'834	12'800	11'870	11'033	10'280	9'602	8'992	8'443	7'948	7'503	7'103	6'743	6'419	6'127	5'864	
<i>Intersezione via Arca con via Montalbano</i>																						
Investimento	87'000																					
Ammortamento (10%)		8'700	7'830	7'047	6'342	5'708	5'137	4'624	4'161	3'745	3'371	3'034	2'730	2'457	2'211	1'990	1'791	1'612	1'451	1'306	1'175	
Valore residuo		78'300	70'470	63'423	57'081	51'373	46'235	41'612	37'451	33'706	30'335	27'302	24'571	22'114	19'903	17'913	16'121	14'509	13'058	11'752	10'577	
Interesse annuo 2% (su 87'000 Chf)		1'740	1'740	1'740	1'740	1'740	1'740	1'740	1'740	1'740	1'740	1'740	1'740	1'740	1'740	1'740	1'740	1'740	1'740	1'740	1'740	
Totale		10'440	9'570	8'787	8'082	7'448	6'877	6'364	5'901	5'485	5'111	4'774	4'470	4'197	3'951	3'730	3'531	3'352	3'191	3'046	2'915	

L'investimento richiesto peserà inizialmente sulla gestione corrente per un importo di ca. 130'000 Chf a decrescere.

L'investimento in ogni caso sarà finanziato attraverso un incremento dell'indebitamento, visto che l'autofinanziamento prodotto nel corso dei prossimi anni non sarà sufficiente per coprire gli investimenti previsti.

15. Disegno di risoluzione

Sulla base di quanto citato in precedenza e restando a disposizione per ulteriori informazioni che vi dovessero necessitare, vi domandiamo di voler

r i s o l v e r e:

1. È approvato il progetto stradale per l'introduzione di una zona 30 km/h nel comparto scolastico come descritto nel presente Messaggio municipale;
2. Per l'introduzione di una zona 30 km/h è stanziato un credito d'investimento di 315'000 Chf;
3. È approvato il progetto stradale di riqualifica del Piazzale Solza;
4. È stanziato un credito d'investimento di 770'000 Chf per la riqualifica del Piazzale Solza;
5. Al Municipio è dato mandato di prelevare i contributi di miglioria al 30% sulla spesa determinante per la riqualifica del Piazzale Solza;
6. È approvato il progetto stradale di sistemazione dell'intersezione di via Arca con via Montalbano;
7. Per il miglioramento dell'intersezione stradale è stanziato un credito d'investimento di 87'000 Chf;
8. Per la posa della pavimentazione fonoassorbente su via Ligornetto e sul primo tratto di via Montalbano e via Ponte di Mezzo è stanziato un credito d'investimento di 175'000 Chf;
9. I crediti d'investimenti andranno iscritti nel conto investimenti del Comune. Gli stessi dovranno essere utilizzati entro il 31 dicembre 2020;

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco

Simone Castelletti

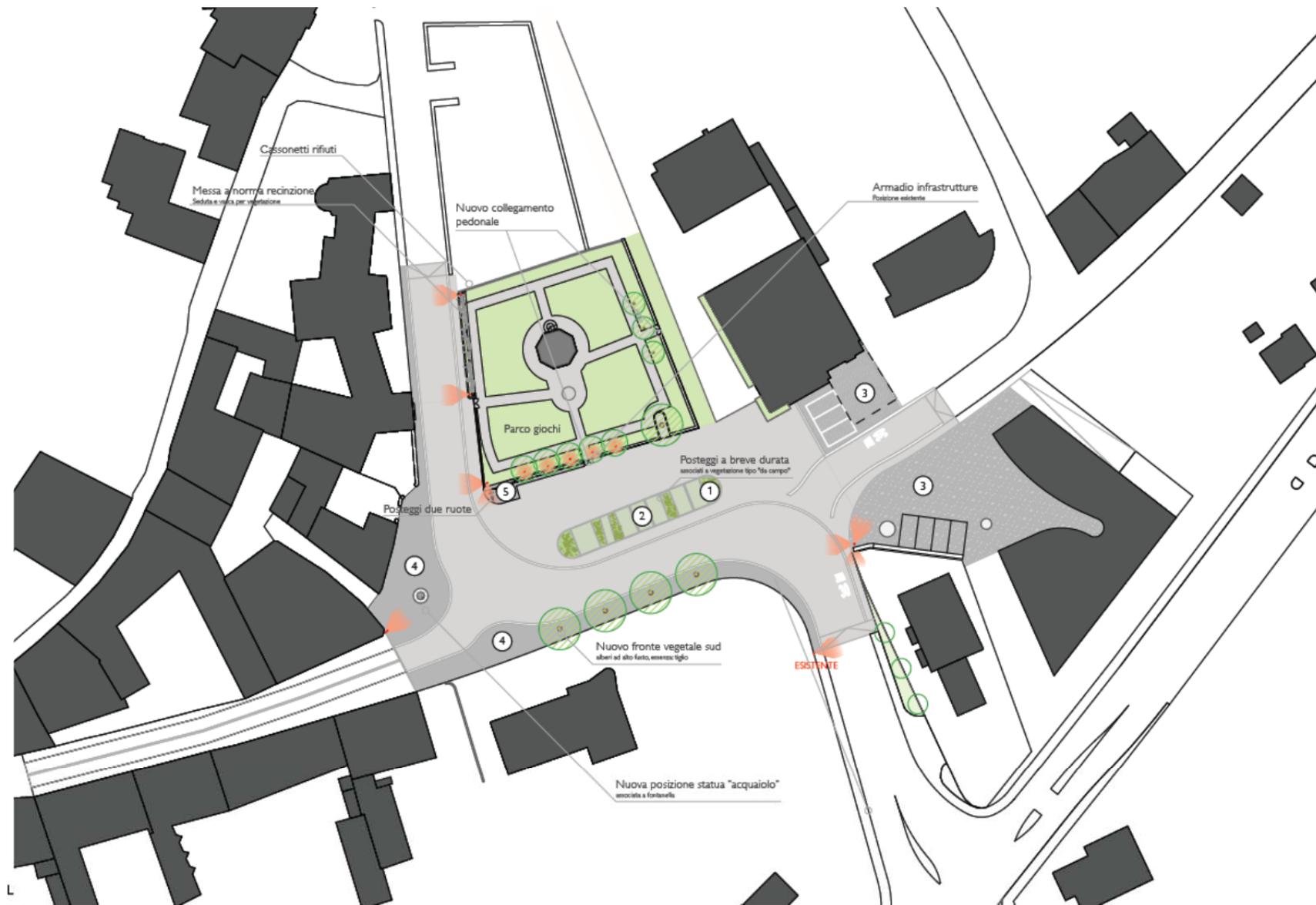
Il Segretario

Claudio Currenti

Allegati: Planimetrie. c/o UTC sono a disposizione le planimetrie in formato più grande come pure l'incarto del progetto completo;

Planimetria Riqualfica Piazzale Solza





-  Illuminazione a terra
-  Lampione LED
-  Lampione LED a luce diffusa



① Parcheggio vegetale



② Pavimentazione drenante parcheggio



③ Pavimentazione pavé grigia (posa a file parallele)

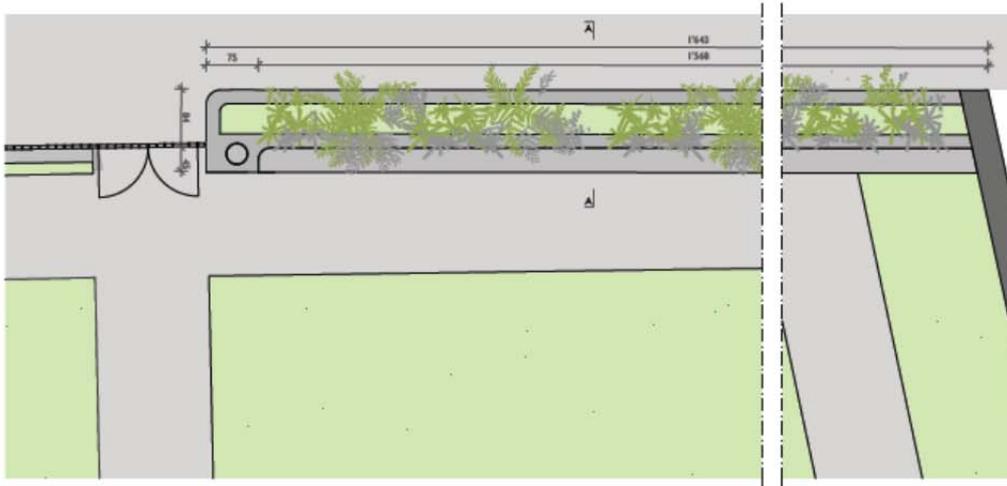


④ Pavimentazione pavé grigia (posa a file coda di pavone)



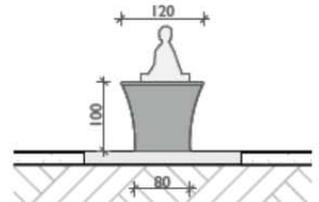
⑤ Trattamento beton panchine

VASCA VEGETAZIONE E PANCHINA A OVEST DEL PARCO

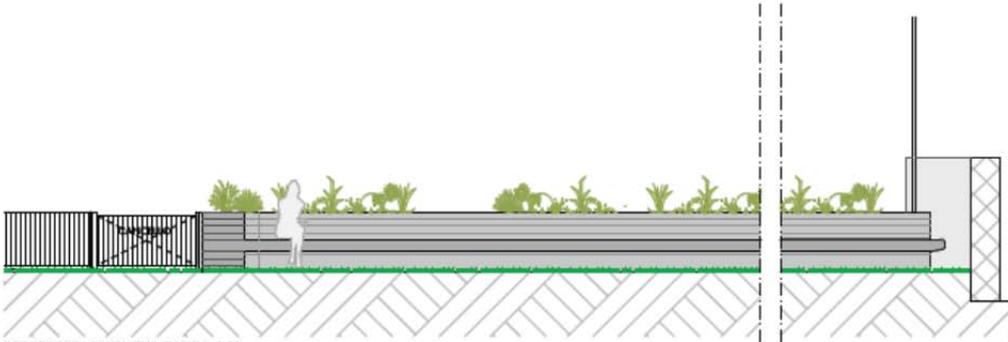


PIANTA 1:50

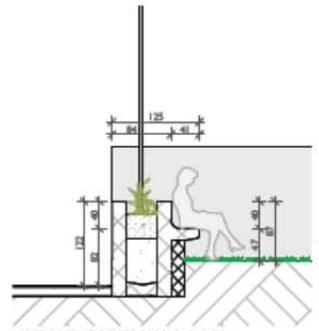
Piazza Solza STABIO PANCHINE	
A2 - 1:500 e 1:100	10.03.2017
architetto: Andler P&P SpA Via Andreotti 20 00199 Piedimonte rt. Carlo Romano 076 614 53 48	committente: Comune di Stabio Via Ultrivra 25 00155 Stabio



NUOVO BASAMENTO STATUA
"ACQUAIOLO" 1:50

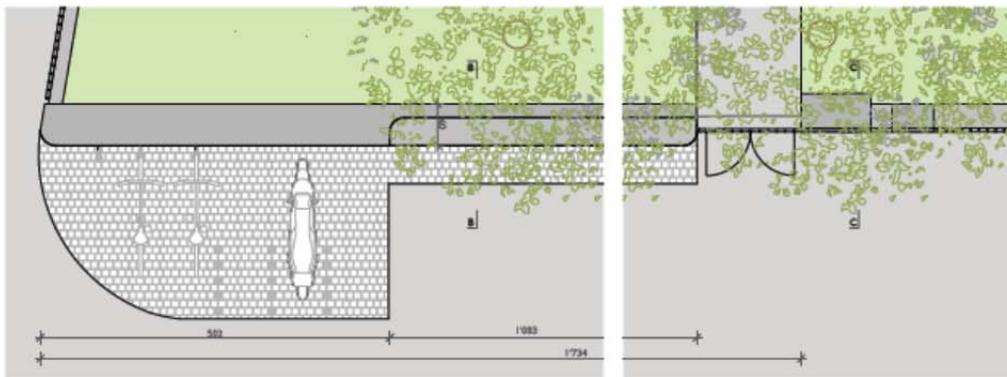


PROSPETTO - VISTA DAL PARCO 1:50

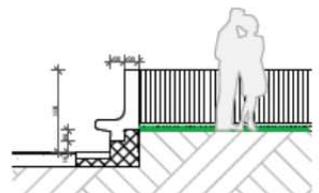


SEZIONE TRASVERSALE A-A 1:50

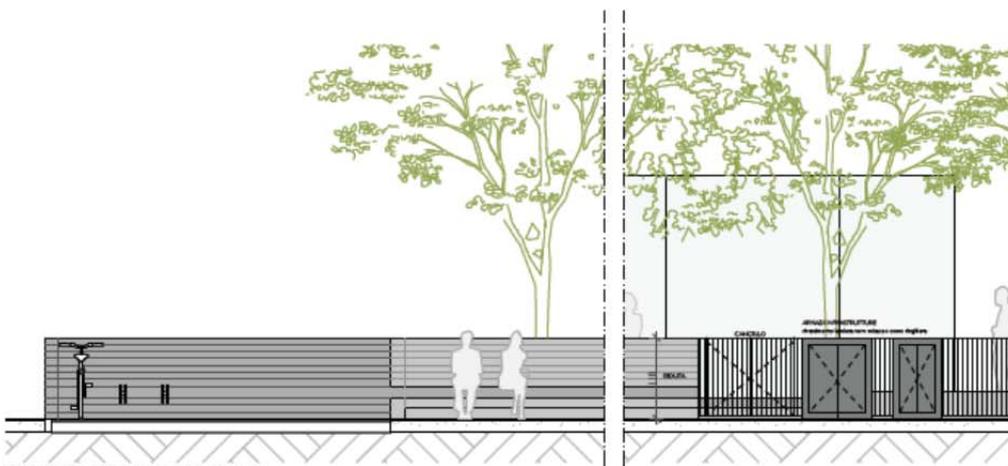
PANCHINA A SUD DEL PARCO



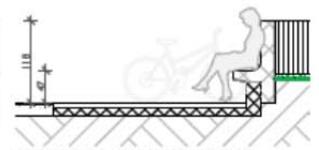
PIANTA 1:50



SEZIONE TRASVERSALE
SU SEDUTA B-B 1:50



PROSPETTO - VISTA DALLA PIAZZA 1:50

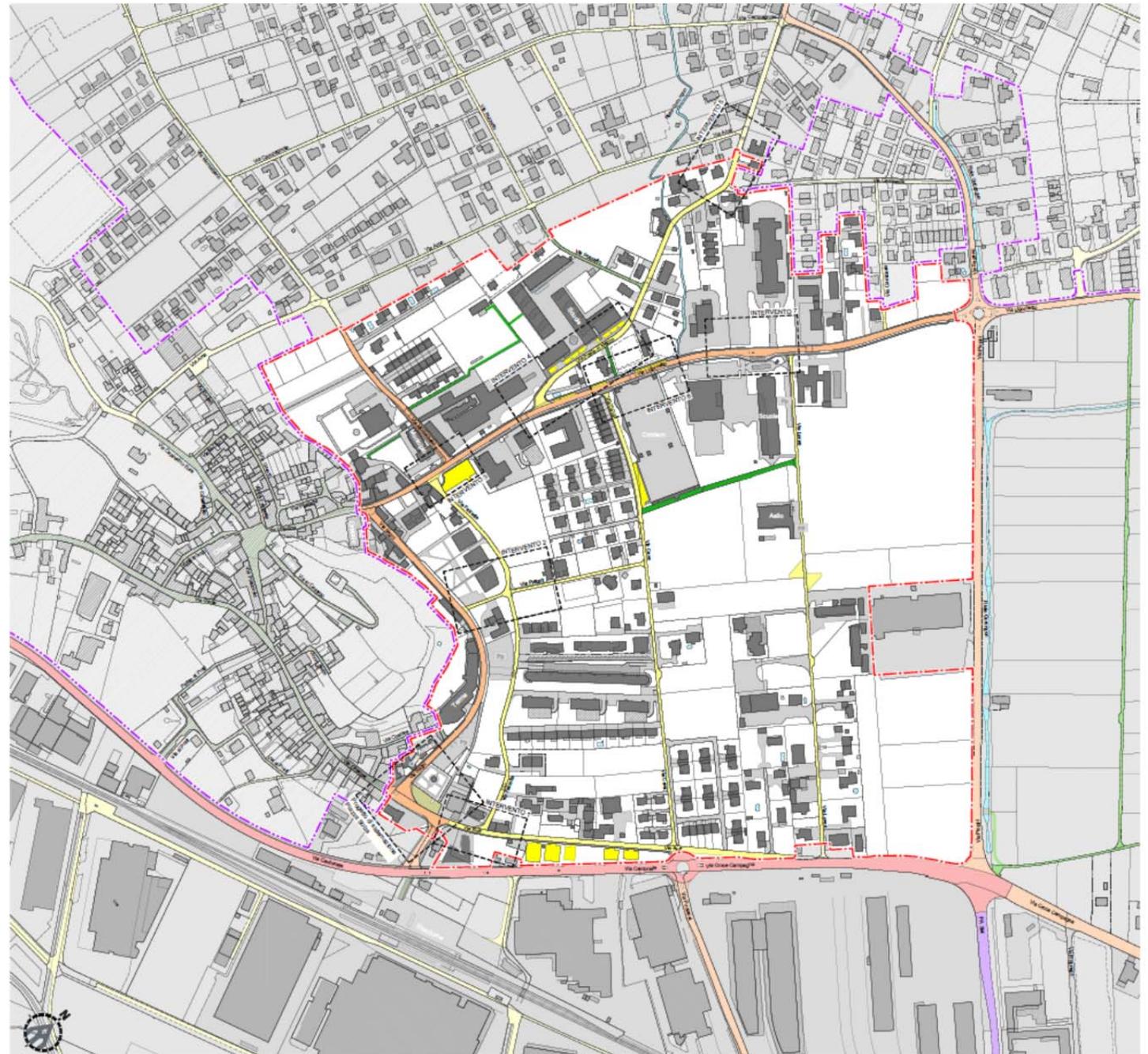


SEZIONE TRASVERSALE SU ACCESSO
SUD AL PARCO C-C 1:50

Planimetria zona 30 km/h

Legenda:

-  PA 394 (strada a grande capacità)
-  Strada principale
-  Strada di raccolta
-  Strada di servizio
-  Violi, contrade nel nucleo (a traffico limitato)
-  Strade agricole
-  Strada o percorso pedonale
-  Marciapiede
-  Posteggio comunale
-  Posteggio privato
-  Strada, accesso o piazzale privato
-  Area binari
-  Edificio
-  Struttura sotterranea, autorimessa, pensilina o tettoia
-  Corso d'acqua
-  Perimetro zone 30 km/h esistenti
-  Zona 30 km/h in progetto
-  Strada con senso unico di marcia



Intervento 1 via Boff – via Falcette:

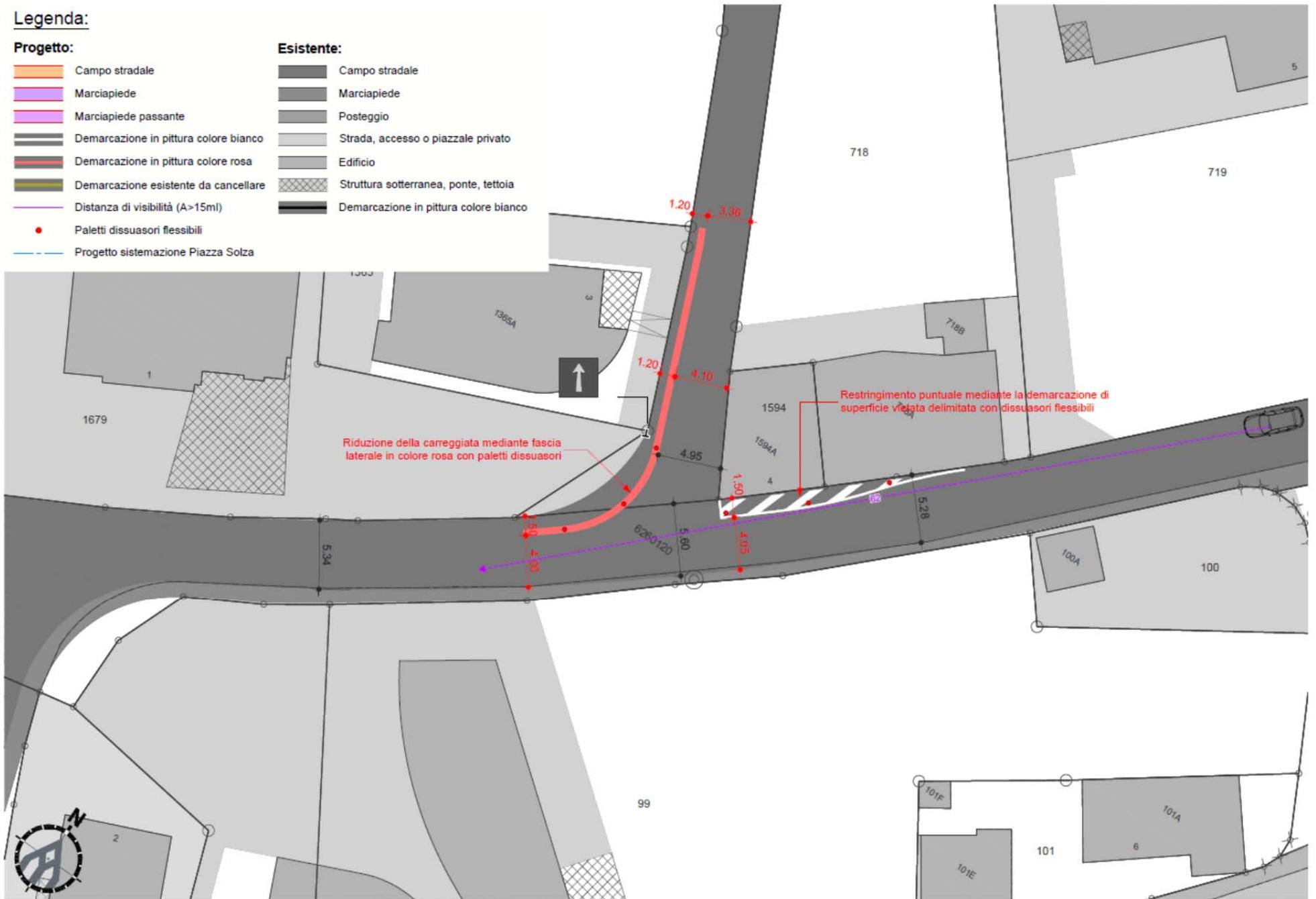
Legenda:

Progetto:

-  Campo stradale
-  Marciapiede
-  Marciapiede passante
-  Demarcazione in pittura colore bianco
-  Demarcazione in pittura colore rosa
-  Demarcazione esistente da cancellare
-  Distanza di visibilità (A>15ml)
-  Paletti dissuasori flessibili
-  Progetto sistemazione Piazza Solza

Esistente:

-  Campo stradale
-  Marciapiede
-  Posteggio
-  Strada, accesso o piazzale privato
-  Edificio
-  Struttura sotterranea, ponte, tettoia
-  Demarcazione in pittura colore bianco



Intervento 2: via Platani – via Falcette

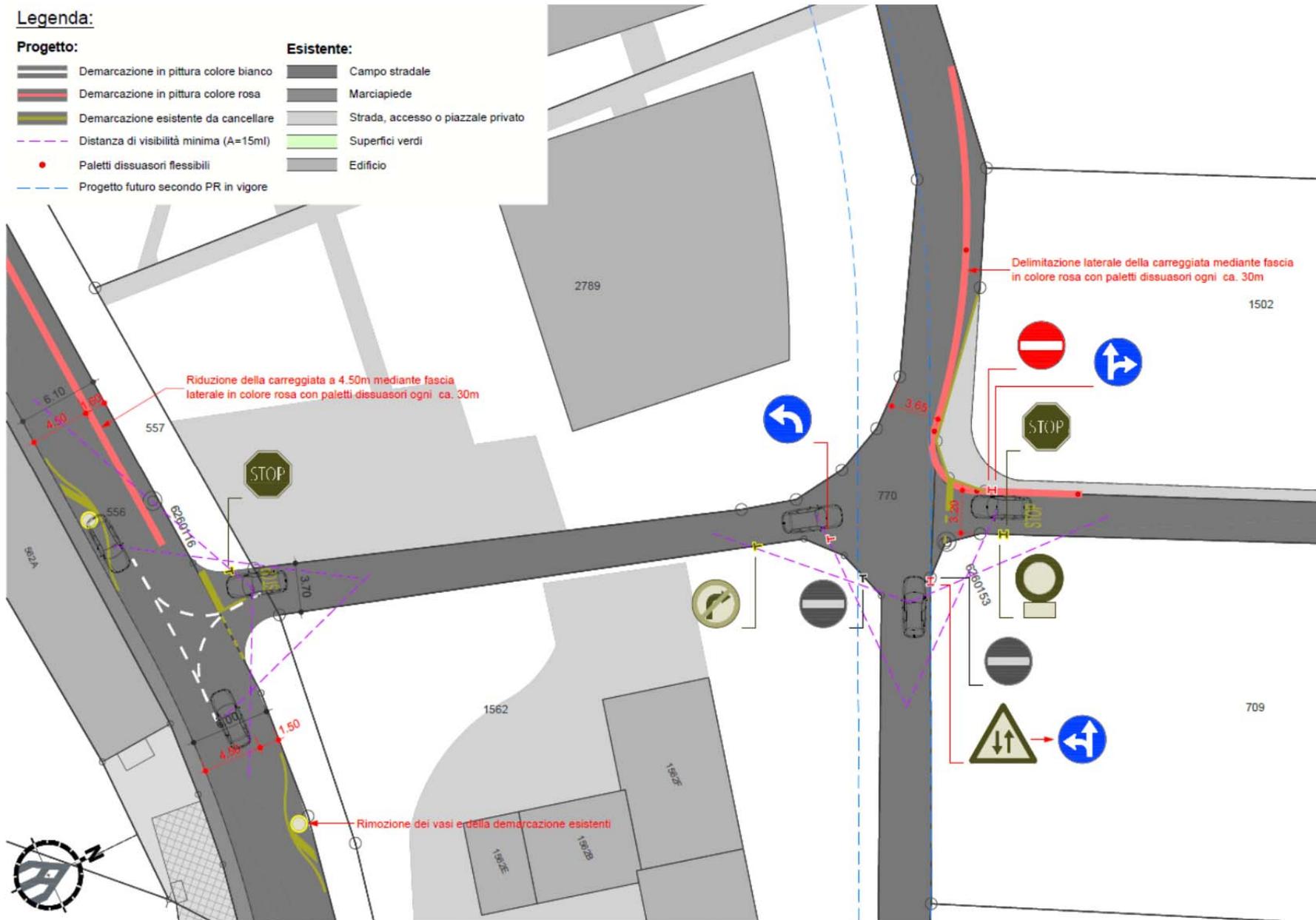
Legenda:

Progetto:

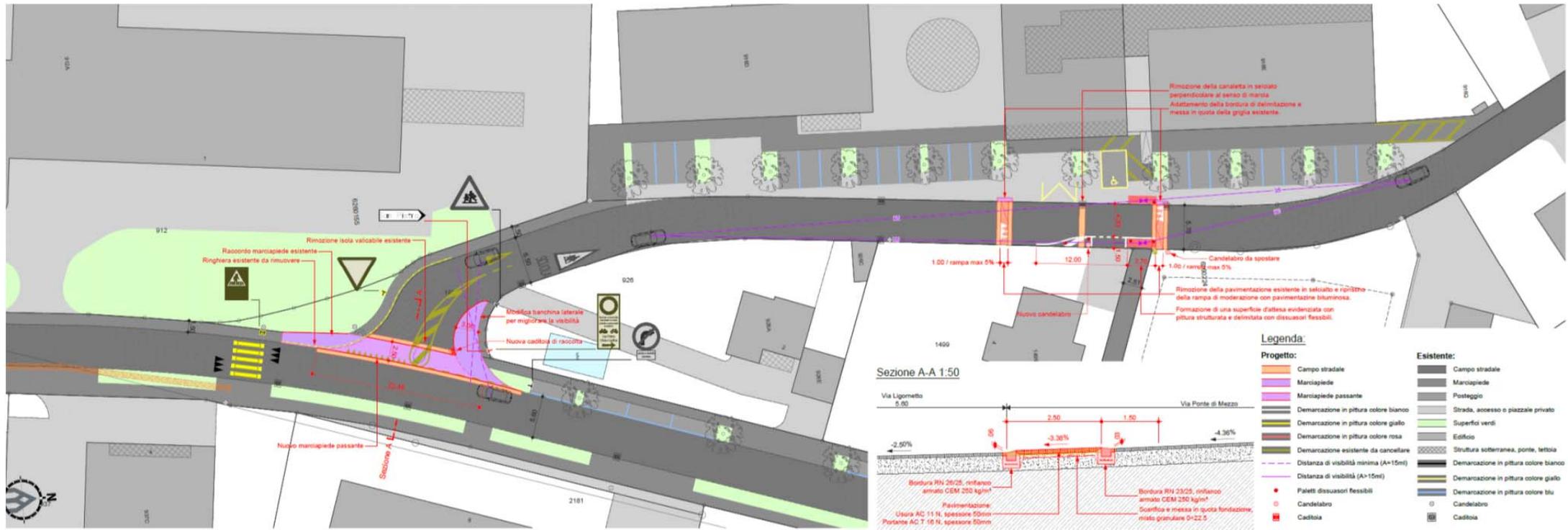
-  Demarcazione in pittura colore bianco
-  Demarcazione in pittura colore rosa
-  Demarcazione esistente da cancellare
-  Distanza di visibilità minima (A=15m)
-  Paletti dissuasori flessibili
-  Progetto futuro secondo PR in vigore

Esistente:

-  Campo stradale
-  Marciapiede
-  Strada, accesso o piazzale privato
-  Superfici verdi
-  Edificio



Intervento 4: via Ligornetto - via Ponte di Mezzo



Area d'intervento posa pavimentazione fonoassorbente:



Intersezione via Arca – via Montalbano:

