



**COMUNE DI STABIO  
MUNICIPIO**

Stabio, 21 gennaio 2025

Al  
**CONSIGLIO COMUNALE**  
di  
Stabio

*Risoluzione municipale no. 317 del 16 dicembre 2024*

*Per esame alla Commissione della gestione*

**MESSAGGIO MUNICIPALE N. 37/2024**

Chiedente l'approvazione del credito d'investimento di CHF 235'000.00 (IVA inclusa) per il concorso di progettazione della nuova passerella pedonale e ciclabile in corrispondenza della fermata ferroviaria e per la relativa progettazione definitiva

---

**Onorevole signor Presidente,  
Onorevoli Consiglieri comunali,**

Con il presente messaggio l'Esecutivo comunale intende chiedere al Consiglio comunale l'approvazione del credito d'investimento di CHF 235'000.00 (IVA inclusa) per il concorso di progettazione della nuova passerella pedonale e ciclabile in corrispondenza della fermata ferroviaria e per la relativa progettazione definitiva.

## 1. Convenzione

Il Municipio, al momento della pubblicazione del progetto ferroviario della nuova linea ferroviaria Mendrisio – Stabio – Varese, ha evidenziato, nella sua opposizione, problemi puntuali che necessitavano una soluzione diversa rispetto ai piani pubblicati. Uno di questi punti concerneva l'attraversamento pedonale della strada cantonale in corrispondenza della fermata ferroviaria. L'impianto semaforico era ritenuto non sicuro dalla scrivente Autorità. Le FFS hanno successivamente commissionato una perizia all'Ufficio prevenzione infortuni di Berna (17 aprile 2008) che ha confermato la bontà della soluzione proposta:

*'A partire da un traffico giornaliero medio (TGM) di 10'000 veicoli ca., la norma VSS SN 640241 indica un impianto semaforico con passaggio pedonale quale possibilità più sicura per attraversare una strada. [...]. Nel presente caso si può rinunciare a un sottopassaggio. Secondo la norma VSS SN 640246 Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Unterführungen, i sottopassaggi sono utili solo se corrispondono alla linea ideale del pedone (p. es. attraversare una strada in rialzo) oppure se un sottopassaggio può essere combinato con altri sottopassaggi. Un sottopassaggio tra via Falcette e le banchine della stazione di Stabio (con due binari) diventerebbe troppo lungo. Un sottopassaggio corto ubicato solo in via Gaggiolo non verrebbe accettato bene dai pedoni. Oggi l'ingegneria stradale cerca di convogliare il traffico lento possibilmente a livello della strada. Anche per motivi di criminalità e comfort si evita di far passare il traffico pedonale a un livello inferiore in un sottopassaggio o a un livello superiore su un cavalcavia. Questi impianti devono inoltre disporre di un ascensore o di una rampa su ogni lato della strada come lo esige la direttiva del centro svizzero per la costruzione adatta agli handicappati.'*

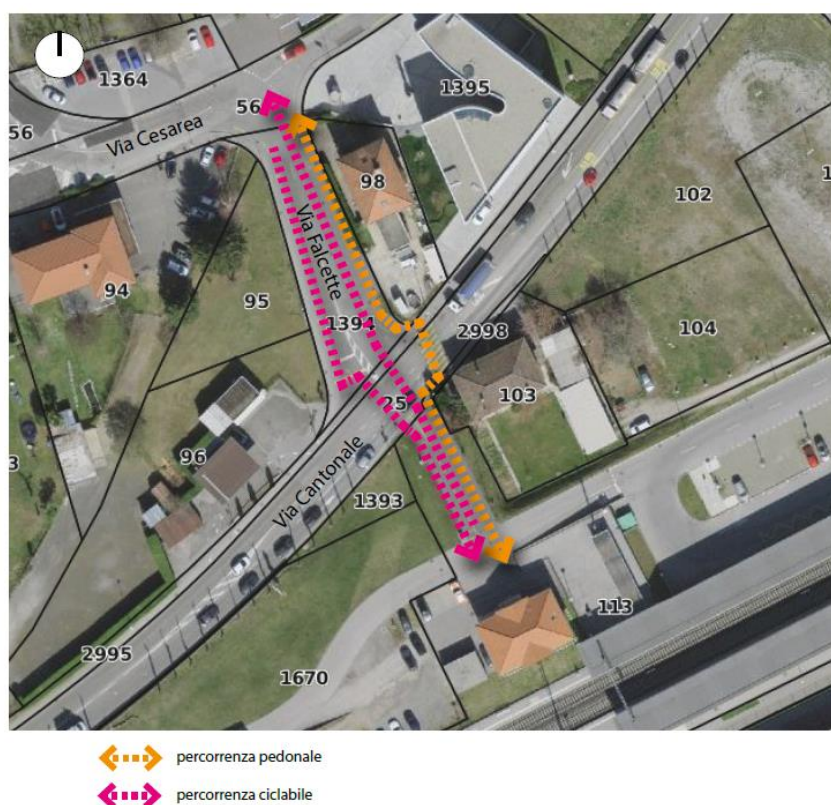
Le parti hanno pertanto sottoscritto una convenzione nel mese di giugno del 2008 regolante i punti presenti nell'opposizione al progetto, con una riserva rispetto all'attraversamento pedonale in quanto era ferma la convinzione del Municipio che un attraversamento semaforico non fosse stata la soluzione ideale.

*'L'attraversamento della via Gaggiolo in prossimità dell'accesso alla stazione di Stabio viene regolato conformemente al progetto mediante impianto semaforico. Il Cantone si impegna tuttavia, d'intesa con il Comune, a verificare la sicurezza e la funzionalità di questa soluzione dopo l'inizio dell'esercizio ferroviario; nel caso in cui si rivelassero dei problemi il Cantone s'impegna a valutare ed approfondire altre soluzioni col Comune, e in particolare la formazione di un sottopasso ciclabile e pedonale.'*

Non era però interesse del Municipio ostacolare la realizzazione di un'opera strategica per il Comune quale il nuovo collegamento ferroviario. Per questo motivo ha deciso di approvare la convenzione, riservandosi in futuro di sollevare nuovamente la questione nel caso in cui l'attraversamento pedonale non fosse risultato idoneo.

## 2. Soluzione dal profilo pratico non idonea

Qui di seguito riportiamo i percorsi pedonali e ciclabili che collegano la fermata ferroviaria alla zona residenziale del Comune:



Con l'apertura della nuova linea ferroviaria i limiti della soluzione adottata sono emersi fin da subito, soprattutto grazie all'utilizzo del treno quale mezzo di trasporto per recarsi al lavoro da parte dei cittadini residenti. Si è reso dapprima necessario estendere i tempi di durata del semaforo verde per i pedoni, per permettere l'attraversamento in sicurezza della strada cantonale. Ciò nonostante l'attraversamento disordinato del campo stradale da parte dei pedoni, con il rosso o fuori dalle strisce pedonali, è continuato. Successivamente si è quindi proceduto ad allargare laddove possibile il marciapiede per accogliere tutti i pedoni e le strisce pedonali sono state spostate per permettere un accesso più diretto all'area della stazione ferroviaria.

La necessità di fluidificare meglio il traffico diretto al valico doganale da parte di USTRA, ha in seguito ridotto i tempi in cui l'impianto semaforico permette l'attraversamento pedonale.

La durata del semaforo verde per i pedoni non permette più alle fasce più deboli di raggiungere l'altro lato della carreggiata ma soprattutto non permette, in particolar modo alla sera, agli utenti che scendono dal treno, di poter subito attraversare il campo stradale senza attendere tempi che stanno diventando sempre più irragionevoli.

Le missive indirizzate al Cantone sono rimaste negli anni inascoltate. Il Cantone ha più volte confermato che non vi era necessità nel trovare una soluzione alternativa.

### **3. Primo studio di fattibilità**

Il cambio di proprietà della strada dal Cantone all'USTRA ha convinto il Municipio nel cercare nuovamente di attuare quei passi necessari che potessero portare a un miglioramento della situazione, ritenuta precaria per la tutela dei pedoni.

Nel 2020 il Municipio di Stabio ha quindi commissionato a uno studio d'ingegneria di valutare la fattibilità della realizzazione di un attraversamento pedonale lungo la strada cantonale in prossimità della fermata ferroviaria FFS mediante sottopassaggio o passerella pedonale. L'obiettivo del Municipio era volto a garantire una maggiore sicurezza ai pedoni diretti da e verso la fermata ferroviaria sostituendo l'attuale attraversamento pedonale regolato con semaforo. Con questa soluzione, di pari passo, verrebbe pure migliorata la fluidità del traffico sulla strada cantonale.

Lo studio di fattibilità ha innanzitutto permesso di evidenziare le difficoltà connesse con il sottopasso pedonale, data la presenza di infrastrutture e la presenza della falda acquifera. Sono state poi ipotizzate quattro varianti: un sottopasso pedonale e una passerella pedonale in due posizioni in corrispondenza della fermata ferroviaria. Entrambe le soluzioni dovevano essere naturalmente accessibili anche alle persone con difficoltà motorie o disabilità come pure ai ciclisti. Il costo della passerella (+/- 30%) è stato stimato in un importo comprensivo da CHF 900'000.00 a CHF 1 Mio, mentre quello del sottopasso pedonale da un importo di CHF 2 Mio a CHF 2.2 Mio a dipendenza della posizione scelta del futuro manufatto. A questo importo sono da aggiungere i costi espropriativi, che nello studio di fattibilità non sono stati calcolati.

Lo studio è stato presentato in data 8 febbraio 2021 all'USTRA, alla Sezione della mobilità e alla CRTM. Purtroppo però con lettera del 19 maggio 2021 la Sezione della mobilità era dell'opinione che il passaggio pedonale semaforizzato fosse sicuro e quindi un nuovo attraversamento pedonale

su manufatto non era dunque giustificato per motivi di sicurezza. Ritenevano inoltre che anche nel caso in cui si fosse proceduto alla realizzazione di un nuovo attraversamento pedonale, quello semaforizzato dovesse essere mantenuto per permettere un'adeguata permeabilità, come avviene in tutti gli altri contesti urbani. La Sezione della mobilità credeva in ogni caso più attrattiva la passerella pedonale. L'USTRA ha aderito alla presa di posizione del Cantone.

#### **4. Prime aperture**

A seguito della creazione del 'Gruppo di lavoro Mendrisiotto' per la futura pianificazione viaria della Regione, sono emerse le prime aperture rispetto alla realizzazione di un manufatto per l'attraversamento pedonale da parte di USTRA. Obiettivo del gruppo di lavoro, composto da USTRA, Cantone e Comuni è di ottimizzare la viabilità a sud di Mendrisio in modo coordinato e trovando le relative soluzioni per migliorare la fluidità del traffico e la sicurezza degli utenti.

Il Municipio ha quindi coinvolto più volte tutte le parti interessate (USTRA, Sezione mobilità e FFS) per trovare una soluzione concordata tra le parti.

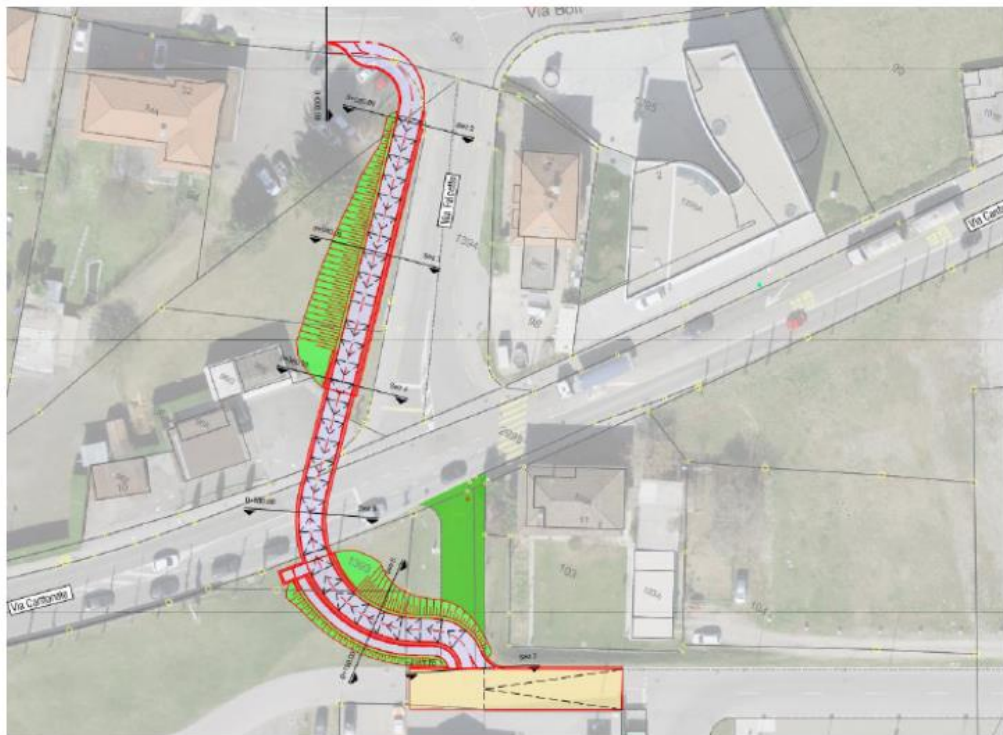
La buona relazione instauratosi con la competente Autorità federale, proprietaria della strada, ha permesso di trovare una soluzione all'attraversamento pedonale, oggi ritenuta non idonea dalla scrivente Autorità.

#### **5. Progettazione di massima del nuovo manufatto**

Il Municipio ha commissionato a uno studio d'ingegneria lo sviluppo di un progetto di massima per l'attraversamento pedonale e ciclabile della strada, attraverso la formazione di un sottopasso o di una passerella pedonale.

Lo studio ha permesso di valutare diverse soluzioni progettuali e per ognuna di esse è stata innanzitutto analizzata la fattibilità tecnica, come pure la velocità di esecuzione, la gestione del traffico durante il cantiere, l'attrattività del percorso (tempi di percorrenza), il rispetto delle normative, l'inserimento nel paesaggio, le superfici da espropriare e i costi di realizzazione.

La realizzazione di un sottopasso non è fattibile per motivi tecnici. È stato quindi analizzato dove posizionare la passerella pedonale e quali requisiti tecnici dovrà rispettare per permettere l'accessibilità ai pedoni, ciclisti e persone disabili.



Il progetto di massima ha permesso di definire la posizione della passerella come pure le sue pendenze e ha creato le basi pianificatorie per l'allestimento della variante di PR sottostante alla procedura semplificata. Il concorso di progettazione definirà la struttura e il materiale per inserirla al meglio nel paesaggio.

## 6. Preventivo di massima del nuovo manufatto

Una volta identificata la migliore soluzione, il Municipio ha fatto allestire un preventivo di massima per comprendere la spesa d'investimento prevista; dato importante per richiedere da una parte il sussidio all'USTRA e dall'altra per quantificare i costi del concorso di progetto e gli oneri della progettazione definitiva.

I costi di costruzione sono così stimati (+/- 30%, iva esclusa):

Costi di costruzione	CHF	1'200'000.00
Costi espropriativi	CHF	300'000.00
Onorari	CHF	200'000.00
Diversi e imprevisti	CHF	150'000.00

## 7. Procedura di consultazione

Il Municipio ha deciso di coinvolgere fin da subito le FFS, il Cantone (Sezione della mobilità) e l'USTRA e ha avviato con loro un dialogo volto alla ricerca del consenso e di una soluzione condivisa tra le parti.

Il progetto di massima e la soluzione progettuale individuata sono stati presentati alle parti, è stato loro richiesto di prendere posizione a riguardo e le suggestioni pervenute sono state, laddove possibile, tenute in considerazione.

La Sezione della mobilità ha richiesto che la nuova passerella abbia una larghezza di 4.2 ml per soddisfare le esigenze dell'asse ciclopedonale. Le FFS hanno segnalato la necessità di prestare particolare attenzione all'ex fabbricato viaggiatori costruito nel 1924 e inserito nei beni culturali ai sensi dell'art. 3 Legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio. USTRA oltre a specificare i requisiti tecnici ha espresso qualche perplessità sulla formazione di un lift per motivi di possibili vandalismi

Il Municipio si è confrontato con USTRA e ha specificato che la formazione di rampe con pendenza 6% in sostituzione del lift non è possibile poiché queste sarebbero decisamente lesive del paesaggio e quindi del bene protetto a livello federale. Oltre a questo, si sarebbe confrontati con un allungamento del tracciato della passerella, che aumenterebbe il suo tempo di percorrenza da parte dei pedoni e quindi la renderebbe meno attrattiva.

## **8. Procedure**

La realizzazione del manufatto per l'attraversamento pedonale allo stato attuale è realizzabile nell'ambito delle seguenti procedure:

- a. L'opera potrebbe rientrare nelle misure previste dal PAM5 e per le quali viene richiesto un contributo alla Confederazione tramite la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto (CRTM). Il Comune deve portare avanti la progettazione e la realizzazione. In questo caso USTRA non partecipa finanziariamente al costo dell'opera. Nel caso in cui l'opera venisse accolta come misura dalla Confederazione, l'orizzonte temporale per la sua realizzazione si situerebbe tra il 2028 e il 2031.
- b. USTRA si occupa della progettazione, delle procedure di approvazione previste dalla Legge federale sulle strade nazionali (LSN), della realizzazione e del relativo finanziamento con una possibile partecipazione del Comune nell'ambito delle opere fiancheggiatrice al progetto PoLuMe. L'orizzonte temporale per la realizzazione dell'opera al momento non è definibile a seguito della votazione federale di domenica 25 novembre 2024.
- c. Il Comune organizza il concorso di progettazione, progetta e realizza l'opera. Chiede una partecipazione finanziaria a USTRA. Tramite questa variante il Municipio auspica che i lavori di realizzazione del sottopasso possano avere inizio nel 2027/2028;

d. Il Comune organizza il concorso di progettazione e progetta l'opera. La realizzazione compete a USTRA che chiederà una partecipazione finanziaria al Comune di Stabio. Tramite questa variante è ipotizzabile lo stesso tempo di realizzazione della variante c.

Il Municipio nei casi a, c e d deve occuparsi pure degli aspetti pianificatori. La variante di PR (procedura semplificata) chiedente l'inserimento della passerella pedonale in corrispondenza della fermata ferroviaria è già stata avviata.

## **9. Variante di PR (procedura semplificata)**

Il progetto di massima ha permesso di determinare il posizionamento della passerella pedonale, la sua altezza rispetto al piano strada e le rampe di accesso. Questi dati sono stati utilizzati per l'allestimento della variante di PR (procedura semplificata).

Nel caso in esame la variante di PR interessa una superficie di terreno inferiore a 3'000 m<sup>2</sup>, dunque rientra nel campo d'applicazione dell'art. 34 LST e quindi è fattibile l'applicazione della procedura semplificata. A titolo abbondanziale si può ritenere che anche le altre condizioni non cumulative del nuovo art. 34 LST sono soddisfatte; infatti, si muta in misura minima l'uso ammissibile del suolo e la modifica riguarda le reti delle vie di comunicazione senza modificarne la gerarchia. La modifica verte principalmente nella codifica di una nuova strada ciclopedonale in sovrappasso e in sostituzione di una percorrenza pedonale inclusa nel sedime stradale esistente.

Dal profilo procedurale sono necessari i seguenti passi:

- Il Municipio elabora la variante di PR;
- Il Municipio esperisce l'informazione e la partecipazione pubblica (deposito atti per 30 giorni, durante i quali è possibile inoltrare osservazioni);
- Il Municipio verifica le osservazioni dei privati e se caso aggiorna la variante;
- Il Municipio adotta la variante e la pubblica per 30 giorni;
- Contro la variante è data possibilità di ricorso nel termine di 30 giorni.

La variante entra in vigore con l'approvazione del Consiglio di Stato.

## **10. Credito d'investimento**

Sarà organizzato un concorso di progetto a una fase, con capofila uno studio ingegneristico che sarà obbligato ad associarsi a un architetto per

la valorizzazione del manufatto e il suo inserimento armonioso e ordinato nel paesaggio.

Per il concorso di progettazione è necessario il seguente credito d'investimento:

Onorari per coordinamento	CHF	30'000.00
Spese notarili	CHF	10'000.00
Spese per consulenze	CHF	6'000.00
Spese giuria	CHF	25'000.00
Premi	CHF	70'000.00
Rilievi terreno	CHF	6'000.00
Riserve e imprevisti	CHF	8'000.00
<hr/>		
Totale (IVA esclusa)	CHF	155'000.00
Iva 8.1%	CHF	12'555.00
<hr/>		
Totale (IVA inclusa)	CHF	167'555.00

Credito d'investimento arrotondato CHF 165'000.00

Per la progettazione definitiva è da considerare il seguente onorario per la fase 31-33:

Onorario prestazioni da ingegnere	CHF	47'000.00
Onorario prestazioni da architetto	CHF	17'000.00
<hr/>		
Totale (IVA esclusa)	CHF	64'000.00
Iva 8.1%	CHF	5'184.00
<hr/>		
Totale (IVA inclusa)	CHF	69'184.00

Credito d'investimento arrotondato CHF 70'000.00

**Totale credito d'investimento complessivo CHF 235'000.00**

## 11. Tempistiche

Il Municipio intende pubblicare il concorso di progettazione entro la fine del 2025 e iniziare la progettazione definitiva nel 2026. L'obiettivo del Municipio è consegnare il progetto per la pubblicazione e realizzazione a USTRA nel 2027 o richiedere al Consiglio comunale il credito d'investimento per la sua realizzazione nel 2027 e poter iniziare i lavori nel 2028.

Queste procedure richiedono però la conclusione della procedura relativa alla variante di Piano regolatore.

## **12. Impatto finanziario**

Sulla base delle tempistiche stabilite dal Municipio il credito d'investimento sarà suddiviso a livello temporale nel modo seguente:

- CHF40'000.00 di uscite nel 2025
- CHF 125'000.00 di uscite nel 2026
- CHF 70'000.00 di uscite nel 2027

Le basi legali sono dettate dall'art. 165 LOC e dal relativo art. 17 del Regolamento sulla gestione finanziaria dei Comuni e queste chiariscono che per tutti gli investimenti viene applicato il metodo dell'ammortamento a quota costante, calcolato di principio sulla durata di vita del bene. È da considerare nel caso in esame un tasso di ammortamento lineare del 10%.

Ne consegue un ammortamento annuo di CHF 23'500.00 e un interesse passivo (2%) di CHF 4'700.00, per un totale di ca. CHF 28'200.00.

## **13. Relazione con il Piano finanziario**

*Concorso di progettazione e progettazione definitiva*

Nel PF non è stato inserito il costo per il concorso di progettazione e progettazione definitiva quantificato in CHF 235'000.00. Ne consegue pertanto che a partire dal 2028 gli oneri per investimenti, e quindi le spese di gestione corrente saranno superiori di CHF 28'200.00 rispetto quanto indicato nel PF.

Ritenuto come l'autofinanziamento generato dal Comune non è in grado di coprire gli investimenti netti previsti nel 2025-2027, a seguito del presente credito d'investimento il debito pubblico aumenterà per il corrispettivo importo.

Nel piano degli investimenti del P2025 è stato inserito il costo della passerella pedonale di CHF 1'000'000.00 con orizzonte temporale 'oltre'. Nel Piano finanziario 2025-2029 non è stata inserita alcuna spesa d'investimento relativa a questa opera.

L'inizio dei lavori è previsto nel 2028. Il costo stimato dalla progettazione di massima, comprese le indennità di esproprio, ammonta a circa CHF 2'000'000.00. Resta da definire la partecipazione finanziaria di USTRA.

Gli oneri d'investimento derivanti dalla costruzione della nuova passerella pedonale dipenderanno dalla partecipazione finanziaria di USTRA. Questi saranno meglio specificati al momento della richiesta del credito

d'investimento per la realizzazione del nuovo manufatto o per la partecipazione finanziaria richiesta da USTRA per la costruzione dello stesso.

Da specificare in ogni caso che i derivanti oneri finanziari aggiuntivi per gli anni 2028 e 2029 non figurano nel Piano finanziario. Ne consegue pertanto che l'autofinanziamento non sarà in grado di coprire l'investimento netto previsto, con conseguente aumento dell'indebitamento e delle spese in gestione corrente dovute ai relativi oneri d'investimento.

#### **14. 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 stanziato un credito d'investimento di CHF 235'000.00 (IVA inclusa) per il concorso di progettazione della nuova passerella pedonale in corrispondenza della fermata ferroviaria e per la relativa progettazione definitiva;**
- 2. Il credito d'investimento di cui al punto 1 andrà iscritto nel conto investimenti del Comune. Lo stesso dovrà essere utilizzato entro il 31 dicembre 2026.**

#### **PER IL MUNICIPIO**

**Il Sindaco**

Simone Castelletti

**Il Segretario**

Claudio Currenti