

**M.M. no. 113 concernente la richiesta di un credito complessivo di fr. 1'475'000.- per lavori di rinnovo e di potenziamento alla rete idrica dell'Azienda Acqua Potabile presso il nodo intermodale di Locarno – Muralto.**

Locarno, 30 marzo 2020

Al Consiglio Comunale

**Locarno**

Egregio signor Presidente,  
Gentili signore e egregi signori Consiglieri Comunali,

con il presente messaggio sottoponiamo alla vostra cortese attenzione la richiesta di credito citata a margine concernente il servizio di distribuzione dell'acqua potabile.

***Premesse***

I Programmi d'Agglomerato entrano nel vivo nel 2009 quando il Consiglio federale, sottopone al Parlamento la richiesta di credito per il programma Traffico d'agglomerato di prima generazione. Gli strumenti in questione sono deputati a migliorare la mobilità nelle città e negli agglomerati, attraverso delle misure infrastrutturali e gestionali che favoriscono in primis il concetto intermodale dei trasporti (trasporto individuale, mobilità lenta e trasporto pubblico). A livello ticinese vi sono quattro piani d'agglomerato (PALoc, PAB, PAL, PAM), i quali sono ora giunti alla terza generazione con la quarta in fase di sviluppo.

A livello cantonale, a dicembre 2020 è prevista l'apertura della galleria di base Mte. Ceneri e della bretella di collegamento diretto Locarno-Lugano abbinata al raddoppio del binario sulla tratta Gordola-Contone. In aggiunta entro il 2025 si prevedono numerose altre opere: raddoppio binario a Minusio con una nuova fermata, terzo binario Giubiasco-Bellinzona, etc.

Sia regionalmente, sia localmente vi sarà quindi un potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico, che si tradurrà in un aumento d'utenza per il nodo di Locarno-Muralto. Le stime indicano infatti che l'evoluzione degli utenti entro il 2030 sarà:

- treno (FFS/FART) + 4'500 passeggeri / giorno
- bus + 4'000 passeggeri / giorno

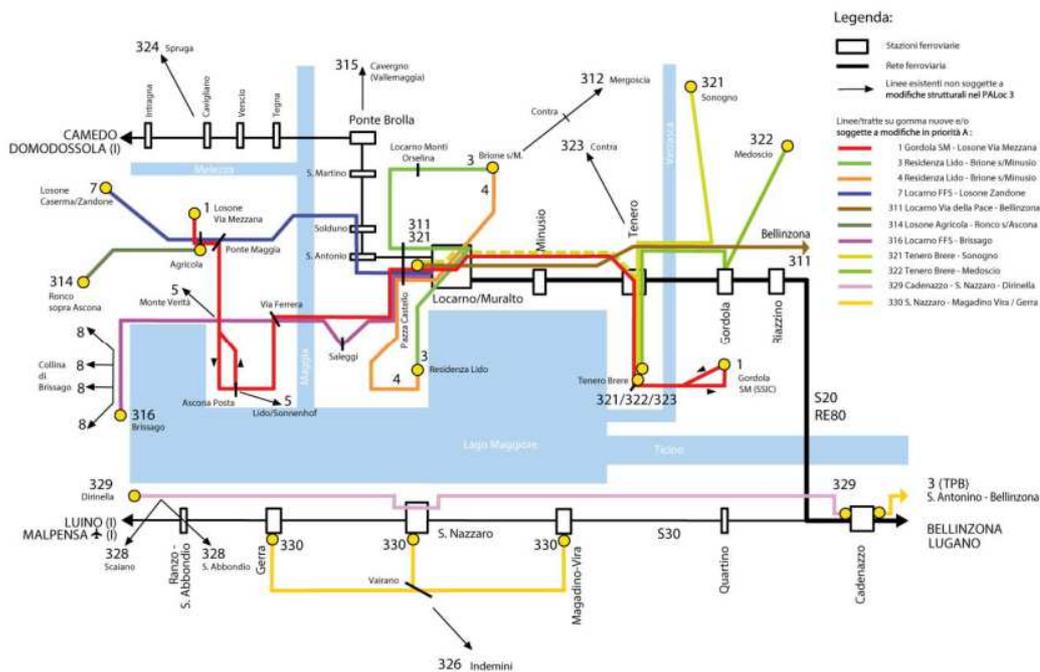


Fig.1: offerta TP Locarnese

Nell’ambito del programma d’agglomerato del Locarnese è stata quindi decisa la riorganizzazione dell’intero comparto Stazione FFS, curando principalmente gli aspetti concernenti il nodo del trasporto pubblico, così da favorire l’interconnessione dei diversi vettori di mobilità e conferire qualità e funzionalità a quest’area centrale.

Il concetto urbanistico del comparto prevede la completa riorganizzazione degli spazi attorno alla stazione, oltre che il nuovo terminale bus, gli stalli per taxi e i nuovi flussi pedonali integrati nella misura PALoc Cmp1.



Fig.2: progetto urbanistico (maggio 2018)



*Fig.3: rendering terminale bus (maggio 2018)*



*Fig.4: rendering futuro autosilo (maggio 2018)*



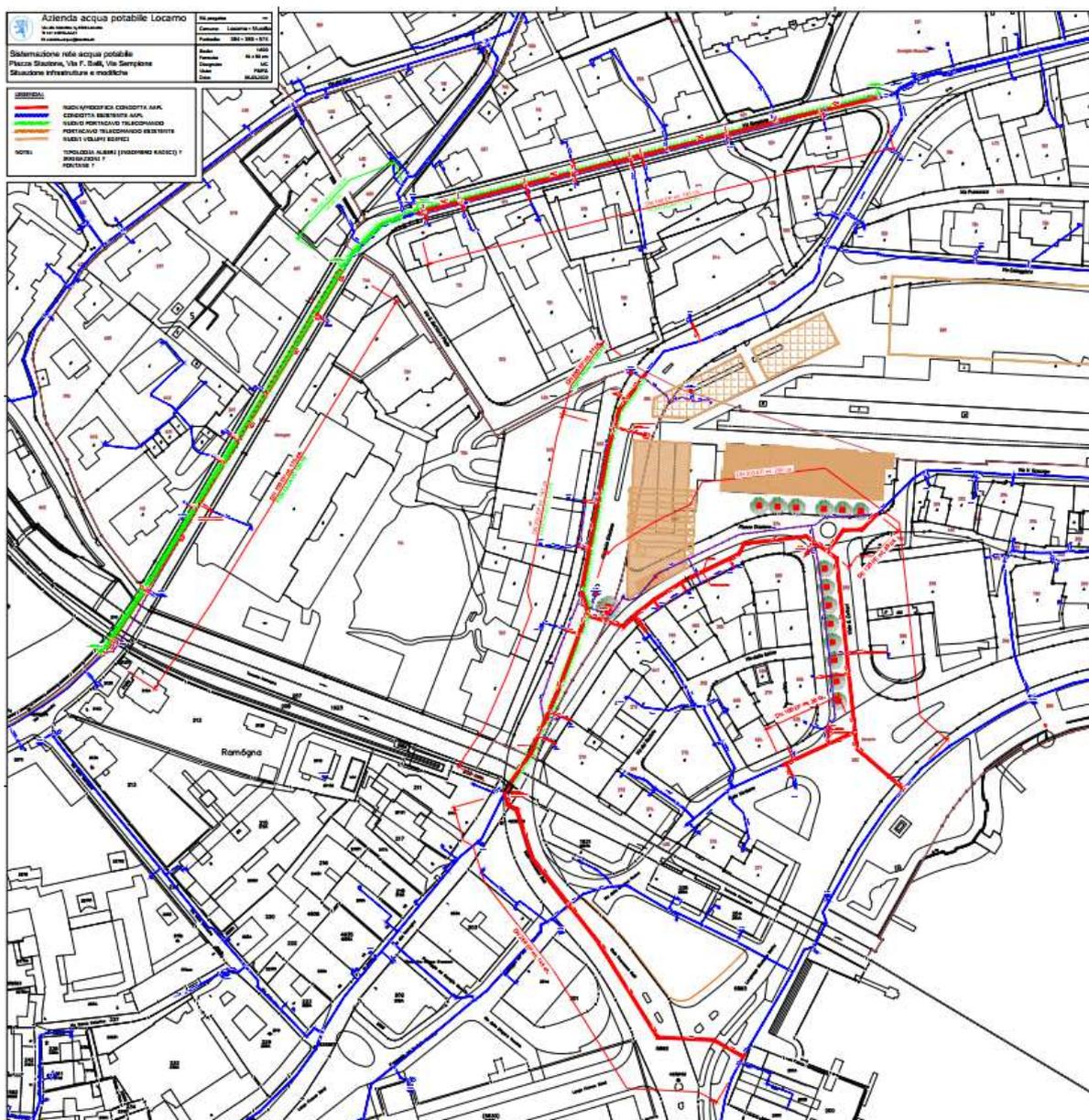


Fig. 6: progetto di massima AAP (interventi in rosso)

Le infrastrutture di nostra competenza sono state determinate sulla base del Piano Generale dell'Acquedotto (PGA) ed aggiornate in funzione del nuovo concetto del nodo intermodale.

In sintesi le condotte previste sono:

- via della Stazione      DN 250      l= 292 m;
- viale Cattori            DN 200      l= 229 m;
- via Sempione            DN 150      l= 356 m;

oltre alla posa di 5 nuovi idranti per la lotta incendi.

## Costi

In base ai preventivi di massima elaborati, i costi d'investimento a nostro carico s'attestano a franchi **1'475'000.-** e sono così costituiti:

VOCI DI COSTO		ACQUEDOTTO
<b>OPERE COSTRUTTIVE</b>		
111	Opere a regia	77026.11
112	Prove	12983.17
113	Impianto cantiere	110'890.15
117	Demolizioni e rimozioni	26'165.72
151	Lavori per condotte interrate	427'519.43
222	Selciati, lastricati e delimitazioni	0.00
223	Pavimentazioni	87'265.42
237	Canalizzazioni e opere di prosciugamento	0.00
286	Segnaletica stradale: demarcazioni	0.00
Totale parziale A		741'850.00
Intemperie 1% (escluso lavori a Regia)		6'648.24
Totale parziale B		748'498.24
Imprevisti ca. 10%		74'849.82
<b>Totale opere costruttive</b>		<b>823'300.00</b>
<b>COSTO COMPONENTI IDRAULICHE</b>		
Costo totale componenti idrauliche		429'800.00
<b>Totale altri costi</b>		<b>429'800.00</b>
<b>ALTRI COSTI</b>		
Onorario progettista (fasi 32 e 41)		21'178.83
Onorario progettista (fasi 51, 52 e 53)		66'880.53
Ev. prove a futura memoria		7'245.39
Ev. sismografi		11'592.62
Ripristino termini catastali		0.00
Prove su sottofondo ed asfalto		5'796.31
Consulente specializzato per asfalti e misti		0.00
Costi suppl. per ev. intervento beni culturali		5'796.31
<b>Totale altri costi</b>		<b>118'500.00</b>
Totale lordo (IVA escl.)		<b>1'371'600.00</b>
IVA 7.7%		105'613.20
Totale netto		1'477'213.20
Arrotondamento		-2'213.20
<b>Totale NETTO</b>		<b>1'475'000.00</b>

Il Cantone, quale proprietario della strada, si assume totalmente i costi della pavimentazione fonoassorbente (SDA), mentre gli oneri relativi allo strato portante saranno divisi mediante chiave di riparto fra gli enti. Per quanto concerne le opere relative all'infrastruttura del trasporto pubblico, esse saranno sostenute dal Comune, ritenuto un rifinanziamento ad opera conclusa da parte del Dipartimento del Territorio – Divisione Costruzioni.

Secondo la "Legge sui contributi di miglioria", giusta l'art.3, le opere che danno luogo a contributo sono:

1. le opere di urbanizzazione generale e particolare dei terreni;
2. le opere di premunizione e di bonifica, come ripari contro le alluvioni, le frane, le valanghe, i rimboschimenti e le piantagioni;
3. le ricomposizioni particellari.

Il Municipio ha quindi voluto verificare se la sostituzione delle condotte dell'acqua oggetto del presente messaggio potesse rientrare in questa casistica. In seguito ad un'analisi approfondita, sia dal profilo tecnico, sia da quello giuridico, il Municipio è giunto alla conclusione che nella fattispecie non sussistono i presupposti fondamentali, necessari al prelievo di contributi di miglioria. Infatti, secondo la giurisprudenza del Tribunale di espropriazione (TE), i Comuni sono tenuti a prelevare contributi per le opere pubbliche che procurano al privato un vantaggio particolare (art. 1 cpv. 1 LCM), specie per le opere di urbanizzazione generale e particolare dei terreni (vedi sopra). Un vantaggio particolare è presunto quando l'opera serve ad urbanizzare i fondi ai fini dell'utilizzazione prevista o a migliorare l'urbanizzazione secondo uno standard minimo (art. 4 cpv 1. LCM). In definitiva, l'opera deve offrire una miglioria effettiva e quindi tradursi in un beneficio riscontrabile oggettivamente e con effetti rivalutanti per il fondo imposto. In questo caso i fondi sono già serviti in modo adeguato e l'aumento delle dimensioni della condotta è da ricondurre ad esigenze generali della rete di distribuzione, come ben si evince dalla descrizione tecnica inserita a pagina 3 del messaggio.

### ***Conseguenze finanziarie***

Come noto l'art. 164b LOC prevede che i messaggi con proposte d'investimento rilevanti per rapporto all'importanza del bilancio contengono indicazioni sulle conseguenze finanziarie. L'art. 15 RgfLOC (Regolamento sulla gestione finanziaria) precisa poi che sono di principio rilevanti ai sensi dell'art. 164b LOC gli investimenti che comportano una spesa netta superiore al 10% del gettito d'imposta cantonale del Comune o a fr. 1'000'000.-.

Gli oneri da considerare che possono gravare sulla gestione corrente in conseguenza della realizzazione di un'opera riguardano gli interessi, gli ammortamenti e altri oneri di gestione.

Genere costo	Criterio di valutazione	Importo
Ammortamenti	2.5% sull'importo totale dell'investimento	Fr. 36'875.-
Interessi	L'investimento è finanziato integralmente con la liquidità dell'Azienda, la quale non ha nessun debito finanziario.	Fr. 0.-
Gestione	Gli oneri di manutenzione sono già contemplati nel preventivo della gestione corrente.	Fr. 0.-
<b>TOTALE</b>		<b>Fr. 36'875.-</b>

### *Tempistica e organizzazione cantiere*

Sulla base delle informazioni in nostro possesso, i lavori del nuovo terminale bus e della riqualifica stradale da parte del cantone dovrebbero iniziare nella primavera 2021. Tuttavia, è in fase di valutazione la possibilità d'anticipare il cantiere con l'intervento degli enti, soluzione a nostro avviso necessaria, poiché di fatto non sarebbe possibile realizzare gli scavi del nuovo terminale bus finché sussiste il conflitto con le infrastrutture esistenti. Si può quindi supporre che gli enti saranno chiamati ad intervenire nell'autunno 2020.

Naturalmente i programmi di dettaglio saranno stabiliti in funzione dei tempi d'approvazione dei crediti e delle esigenze funzionali del nodo intermodale.

### *Conclusioni*

In conclusione, alla luce di quanto esposto, il Municipio vi invita a risolvere:

1. È stanziato un credito di CHF 1'475'000.00 per il rinnovo e potenziamento della rete dell'acqua potabile presso il nodo intermodale di Locarno-Muralto. Il credito sarà iscritto al conto 501.6 dell'Azienda dell'acqua potabile.
2. A norma dell'art. 13 cpv. 3 LOC, i crediti decadono se non utilizzati entro il termine di due anni dalla crescita in giudicato definitiva della presente risoluzione.

Con la massima stima.

Per il Municipio

Il Sindaco:

Il Segretario:

ing. Alain Scherrer

avv. Marco Gerosa

Allegata: - planimetria di progetto

***Questo messaggio municipale è trasmesso per esame e preavviso alla Commissione della gestione.***



# Azienda acqua potabile Locarno

Via alla Morettina 9, 6600 Locarno  
T: +41 91756.32.51  
E: azienda.acqua@locarno.ch

Rif. progetto: ----  
Comune: Locarno - Murallo  
Particella: 384 - 385 - 574  
Scala: 1:500  
Formato: 84 x 90 cm  
Disegnato: MC  
Visto: PS/FG  
Data: 06.03.2020

## Sistemazione rete acqua potabile Piazza Stazione, Via F. Balli, Via Sempione Situazione infrastrutture e modifiche

### LEGENDA:

- NUOVA/MODIFICA CONDOTTA AAPL
- - - CONDOTTA ESISTENTE AAPL
- NUOVO PORTACAVO TELECOMANDO
- - - PORTACAVO TELECOMANDO ESISTENTE
- NUOVI VOLUMI EDIFICI

NOTE:  
TIPOLOGIA ALBERI (INGOMBRO RADICI) ?  
IRRIGAZIONI ?  
FONTANE ?

