

MM no. 5 riguardante la richiesta di un credito di fr. 150'000.-- per la progettazione definitiva della sistemazione viaria e urbanistica dal viale del Lido fino alla Lanca degli Stornazzi

Locarno, 19 giugno 2008

Onorando
Consiglio Comunale

Locarno

Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,

Premesse

La politica degli investimenti a livello cittadino ha subito negli anni una serie di cambiamenti, soprattutto in relazione alla diminuita disponibilità finanziaria del Comune. Malgrado ciò, si è sempre cercato di operare in modo ragionato, cercando il giusto equilibrio tra opere prettamente necessarie (canalizzazioni, pavimentazioni, interventi su edifici ecc.) e investimenti che potessero dare un valore indotto importante, sia dal punto di vista della qualità di vita, sia da quello finanziario. Da tempo il Municipio insiste dunque sulla riqualifica degli spazi urbani e delle strutture pubbliche nella zona centrale della Città, muovendosi sostanzialmente su due assi di riferimento: quello che dal Debarcadero porta in Largo Zorzi, Piazza Grande, Piazza Castello, raggiungendo la zona del Fevi, e quello che dal Debarcadero percorre tutta la riva del lago, fino alla foce della Maggia, risalendo poi lungo l'argine. Riferendoci proprio a quest'ultimo, giova ricordare che già nel 1994 avevamo approfittato dei lavori di sistemazione stradale eseguiti dal Cantone per riorganizzare lo spazio davanti al Debarcadero e il percorso pedonale e ciclabile del Lungolago fino alla confluenza con via Orelli. Partendo dal lato opposto, nel 1999 era stata eseguita la sistemazione del tratto terminale di via Respini, dalla Lanca degli Stornazzi fino alla foce, quale logica conclusione dei lavori di sistemazione degli argini della Maggia e approfittando pure di aiuti federali straordinari. Nel 2002 abbiamo proceduto al riassetto del Lungolago Motta, tra via Orelli e la confluenza con il viale del Lido, a coronamento della messa in funzione del nuovo porto regionale e della creazione dei nuovi giardini Arp.

Per completare l'asse viario, ciclabile e pedonale che costeggia tutta la riva del lago mancano dunque unicamente i ca. 750 metri che uniscono le due tratte citate in precedenza. In origine si era pensato di attendere la completazione dei lavori del porto alla Lanca degli Stornazzi e del nuovo Centro balneare regionale, per progettare una soluzione congruente con il nuovo assetto di questa zona e per evitare che il nuovo manto stradale venisse danneggiato durante i lavori di costruzione di queste due opere. A questo proposito, si osserva che sono già state date precise disposizioni ai progettisti delle nuove piscine per evitare il transito massiccio di veicoli pesanti sul Lungolago Motta, soprattutto durante la fase di scavo.

Tenendo conto dei tempi originariamente previsti per la messa in opera delle nuove piscine, il piano finanziario e delle opere 2005 – 2008 prevedeva l'investimento già a partire dal 2006. Lo stesso è successivamente stato ripreso nei preventivi annuali, rinviandone tuttavia l'esecuzione al periodo immediatamente precedente l'apertura del nuovo impianto.

La proposta

Al momento dell'allestimento del concorso d'architettura per il Centro balneare regionale, la CBR SA, in accordo con la Città, aveva chiesto ai concorrenti di elaborare pure una proposta di grande massima per la sistemazione della tratta stradale che fronteggia la nuova struttura, a partire dall'incrocio con il Lungolago e il viale dell'Isolino. Si trattava soprattutto di raccogliere qualche spunto utile per la successiva progettazione e nel contempo si voleva evitare di attuare una soluzione completamente svincolata dalle scelte architettoniche ed urbanistiche relative a questa importante opera. Il risultato è stato senz'altro positivo, anche perché erano stati stabiliti alcuni contenuti minimi che andavano rispettati (pista ciclabile, viale pedonale, posteggi ecc.). Bisogna infatti considerare che il viale del Lido, rispettivamente via Respini, deve essere considerato l'ingresso alla zona sportivo-ricreativa del delta della Maggia, ma nel contempo funge da prosecuzione della passeggiata del Lungolago, con il suo prolungamento fino alla foce e lungo gli argini della Maggia. Il tutto rappresenta un'offerta unica per il turista e l'indigeno che possono percorrere, a piedi o in bicicletta, un tragitto pianeggiante e di assoluto pregio dal punto di vista paesaggistico. Su questo asse troviamo poi delle strutture pubbliche importanti (centro balneare, stadio, parco delle camelie, bagno pubblico ecc.) che devono poter essere raggiunte comodamente e non necessariamente in auto. A questo proposito, confidiamo nel fatto di poter potenziare il servizio bus, in collaborazione con la CBR SA e le FART. In aggiunta a ciò, il Municipio è intenzionato a innalzare la quota stradale a 196.50 msm, analogamente a quanto avvenuto nel primo tratto dalla foce, per permettere di raggiungere questa zona anche in occasione delle fuoriuscite del lago.

Sulla scorta di questi dati e considerando la posizione del nuovo edificio lungo l'asse viario, il nostro Ufficio tecnico ha allestito lo scorso anno una sorta di master plan della strada, volto a definire in grandi linee il calibro stradale, gli spazi per le biciclette ed i pedoni, le aree di parcheggio, le fermate dei bus, gli accessi pedonali e veicolari, ecc. Il master plan si estende anche al terreno prospiciente lo stabile dei canottieri, dove l'accesso ed i posteggi saranno riorganizzati in modo più razionale. Bisogna infatti considerare il nuovo confine catastale che è stato fissato tra l'area del Centro balneare regionale e la proprietà comunale. L'innalzamento del campo stradale permetterà infatti di disporre di un collegamento diretto verso il piazzale, facilitando così le manovre dei veicoli. Anche le aree di parcheggio lungo il viale saranno sistemate con una pavimentazione adeguata e riorganizzate in modo razionale. Si tratta ovviamente di alcune indicazioni di base che saranno verificate ed approfondite nel contesto della progettazione.

Infatti, con l'allestimento di questo master plan siamo ovviamente ancora lontani dall'attuazione di un vero e proprio progetto e, considerate le implicazioni di ordine urbanistico, abbiamo ritenuto utile cercare la collaborazione con un architetto. La soluzione migliore è senza dubbio quella di assegnare un mandato di consulenza/progettazione al progettista della CBR, architetto Franco Moro.

L'architetto Moro affiancherà dunque l'ingegnere civile che verrà designato dal Municipio tramite un concorso d'onorario ai sensi della LCPubb. In questo modo si creerà un team di progetto che potrà rispondere alle varie esigenze determinate da una simile opera. L'Ufficio tecnico comunale avrà la supervisione dell'intera operazione.

I costi di progettazione

Come anticipato, la progettazione sarà affidata ad uno studio d'ingegneria. L'onorario è stato calcolato dal nostro Ufficio tecnico, considerando un costo determinante dell'opera di fr. 2,1 Mio (già dedotti gli onorari, i costi dell'arredo, delle piantagioni, dell'illuminazione e l'IVA). Applicando un grado di difficoltà pari a 1, un fattore di correzione del 0.75, un costo medio di fr. 120.--/ora e uno sconto del 10%, si giunge ad un importo complessivo di fr. 215'000.—(esclusi i costi accessori e l'IVA). Bisogna poi considerare a parte gli oneri per i rilievi del geometra, per un ammontare di ca. fr. 20'000.--. Nell'ambito di questo credito viene però richiesto solo l'importo

destinato alla fase di progettazione, fino alla pubblicazione ai sensi della Legge Strade, corrispondente a fr. 86'000.—(IVA e spese escluse).

Per la parte di consulenza architettonica, l'offerta allestita dall'arch Moro considera le sue prestazioni per le fasi del progetto di massima e del progetto definitivo, a supporto dell'operato dell'ingegnere civile che assumerà la conduzione del mandato. Si tratterebbe in particolare della concezione urbanistica e architettonica generale e dell'elaborazione di componenti specifiche quali il tipo di pavimentazione, la vegetazione, l'illuminazione e l'arredo. In tal senso, verrebbero allestiti degli elaborati in 1:500 (per il progetto di massima) e 1:200 (per il progetto definitivo), più una serie di dettagli tipologici in scala 1:100 e 1:50.

Per il calcolo del suo onorario l'arch. Moro ha tenuto conto delle tariffe KBOB, normalmente in uso presso le Amministrazioni cantonali, alle quali ha applicato uno sconto del 20%. **L'importo complessivo ammonta dunque a fr. 45'000.—(IVA e spese incluse).** Per la fase di cantiere invece l'arch. Moro prevede il pagamento a regia (con sconto del 20%) ritenuto che i suoi interventi saranno molto sporadici. Si tratterà dunque di un impegno di 40-50 ore.

Riassumendo, gli importi sono i seguenti:

1. Onorario ingegnere civile (incluso spese accessorie)	fr. 89'000.—
2. IVA	fr. 7'000.—
3. Onorario architetto (IVA e spese incluse)	fr. 45'000.—
4. Spese generali (pubblicazioni, rilievi ecc.)	fr. 9'000.—

TOTALE **fr. 150'000.—**

Considerato il ritardo accumulato nella realizzazione del nuovo centro balneare a seguito dei ricorsi contro la licenza edilizia, rispettivamente dei tempi particolarmente lunghi per le decisioni cantonali in materia di sussidi e contributi, nella parte investimenti del preventivo 2008 non è inserita alcuna voce per tale intervento, mentre nel piano finanziario e delle opere era indicata una cifra di 1,5 Mio per la realizzazione dell'intervento. Questa cifra era stata valutata non tenendo conto che l'intervento deve comprendere pure le aree limitrofe al viale e senza considerare i costi dell'innalzamento del campo stradale.

La procedura

Sulla scorta delle informazioni in nostro possesso, l'apertura del nuovo centro balneare è fissata per l'estate 2009. Entro tale termine devono concludersi anche i lavori di sistemazione della strada e delle aree adiacenti. I tempi sono quindi molto stretti, poiché dopo l'ottenimento del presente credito sarà necessario affidare, tramite concorso, il progetto ad uno studio d'ingegneria, per fare allestire tutti gli atti fino al livello del progetto definitivo. In seguito, torneremo di fronte al legislativo per ottenere il credito di costruzione, dando poi avvio alla pubblicazione del progetto ai sensi della Legge Strade e del prospetto dei contributi di miglioria. Da ultimo, saranno allestiti i capitolati per la messa a concorso delle opere. L'avvio dei lavori, salvo imprevisti, dovrà avvenire quindi nei primi mesi del 2009. La durata complessiva è valutata in circa 6 mesi. Si prevede una serie di tappe realizzative che permettano di garantire sempre l'accesso alle infrastrutture sportive e agli stabili abitativi, ovviamente con una serie di limitazioni che verranno studiate in dettaglio al momento dell'avvio del cantiere. Per garantire l'accesso al tratto terminale di via Respini si farà inoltre capo alla via Lanca degli Stornazzi, con le relative deviazioni. In questo senso, la conclusione dei lavori per la tratta stradale di fronte al Parco della Pace e alla Lanca degli Stornazzi potrà anche avvenire a fine estate.

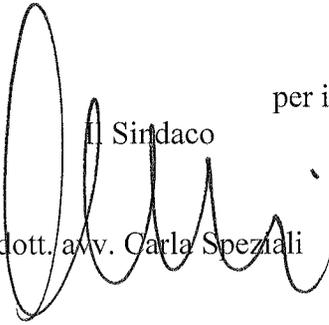
Conclusioni

Non vi è alcun dubbio sul fatto che la zona del Lido merita una sistemazione adeguata, in sintonia con quanto già realizzato nel resto della fascia a lago. Altrettanto indubbia è la necessità di garantire un collegamento idoneo per servire in modo ottimale una struttura pubblica di primaria importanza per l'intera regione, quale il nuovo Centro balneare regionale. Ne discende che l'investimento che vi viene proposto è imprescindibile e prioritario.

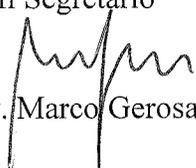
Visto quanto precede, vi invitiamo a risolvere

1. è stanziato un credito di fr. 150'000.-- per la progettazione definitiva della sistemazione viaria e urbanistica dal viale del Lido fino alla Lanca degli Stornazzi;
2. il credito sarà iscritto al capitolo 501.10 "progettazione opere stradali";
3. A norma dell'art. 13 cpv. 3 LOC il credito decade se non utilizzato entro il termine di due anni dalla crescita in giudicato definitiva delle presenti risoluzioni.

Con la massima stima.


Il Sindaco
dott. avv. Carla Speziali

per il Municipio

Il Segretario

avv. Marco Gerosa

Allegati: Master plan
Piano esemplificativo della fascia a lago

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

ALLEGATO 1

PIANO ESPLICATIVO

