



## COMUNE DI SERRAVALLE

### Commissione della Gestione

#### **Rapporto sul messaggio municipale no. 55** **Richiesta di un credito di CHF 400'000.- per la pavimentazione** **parziale della strada comunale in località Mondate (frazione** **Malvaglia)**

Onorevole Municipio,  
Cari colleghi del Consiglio Comunale,

la Commissione della Gestione ha esaminato il MM no. 55; ha potuto inoltre discuterne il giorno 18 maggio con gli onorevoli Bianchetti e Pini e sempre in tale data esperire un sopralluogo in loco, unitamente ai colleghi della commissione delle costruzioni.

In data 20 maggio abbiamo inoltre convocato ed avuto a disposizione per oltre 90 minuti sia il capo tecnico, sig. Roberto Guarisco, sia l'ing. Fabiana Gianora dello Studio Gianora SA, che teniamo in questa sede a ringraziare per la disponibilità ed i preziosi ragguagli di ordine tecnico e finanziario.

Non nascondiamo che questo MM ha sollevato diverse perplessità e dubbi all'interno della CdG. In effetti di primo acchito l'ordine di spesa - considerando il volume di traffico, il numero di aziende primarie direttamente servite e la lunghezza complessiva di 1,3 km delle tre tratte di strade agricole interessate - appare "enorme". Per la cittadinanza di Serravalle risulta inoltre difficile comprendere perché questo investimento proposto risulti prioritario per rapporto ad altri tipi di manutenzione o lavori se si considera che i 400'000.- CHF. previsti rappresentano ben la metà dell'importo di autofinanziamento annuo, che attualmente Serravalle riesce a generare. Detto altrimenti: come Comune possiamo permetterci annualmente degli investimenti di 800'000.- CHF: oltre questa cifra ci vedremmo costretti ad aumentare il debito pubblico.

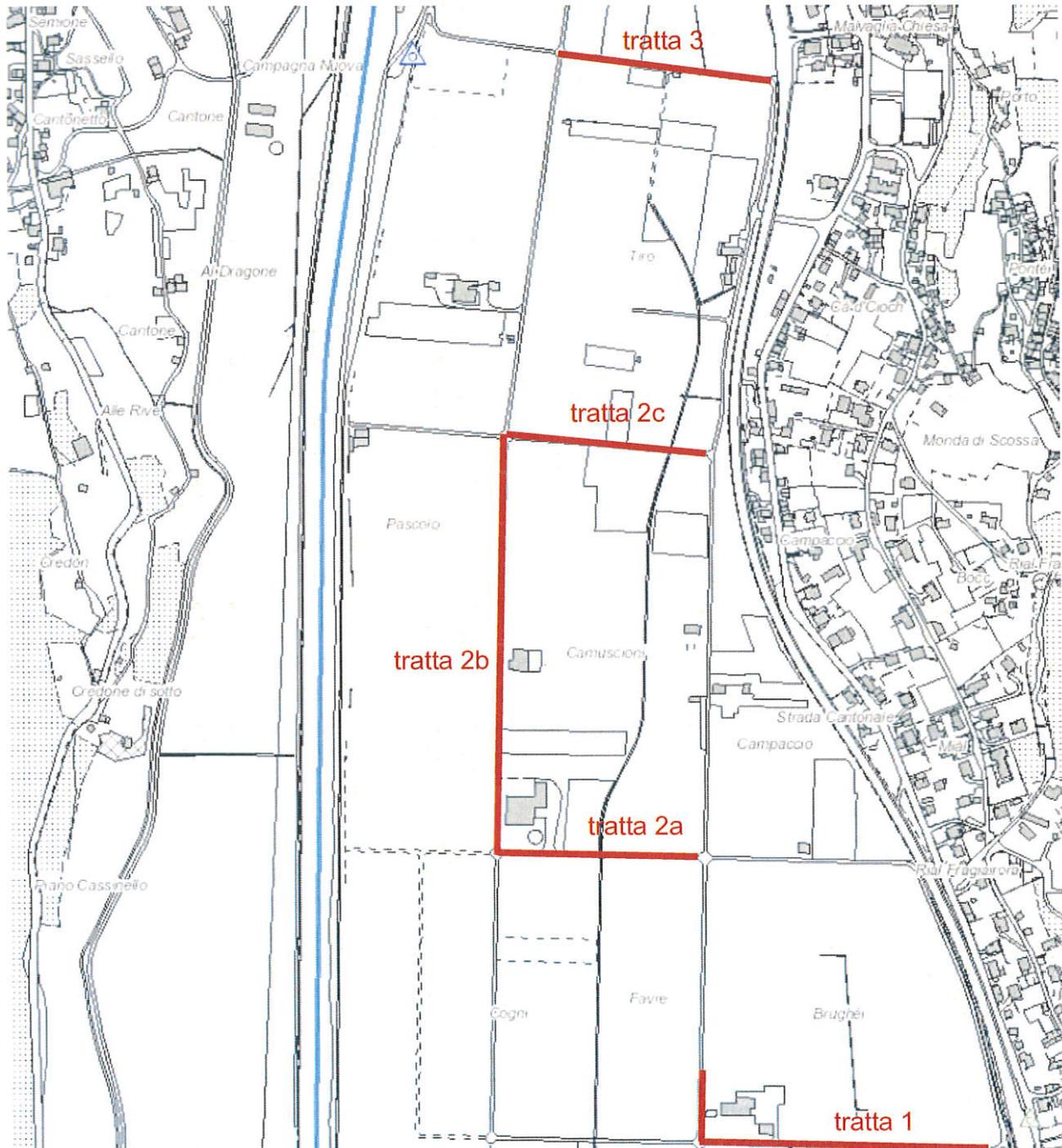
Fatte queste premesse, in questo rapporto verranno riassunti i termini del problema e le principali informazioni acquisite dalla nostra commissione a complemento del MM; dati tecnici e finanziari, che hanno portato diversi commissari a rivedere in buona parte la loro idea in relazione a questa richiesta di credito. Una consapevolezza consolidatasi anche grazie al sopralluogo effettuato il 18 maggio dove tutti i membri delle due commissioni interessate si sono potuti rendere conto del pessimo stato di conservazione delle strade, in modo particolare la tratta 2b, che presenta profonde buche e ha ora raggiunto una larghezza del sedime stradale di quasi 5 metri invece dell'originale larghezza di 3,00 m (nel tempo si sono infatti prodotti continui scostamenti del transito veicolare per rapporto al sedime pubblico, provocando una dilatazione della larghezza del campo stradale invadendo in modo importante i terreni privati adiacenti).

La variante "non intervento" non risulta pertanto oggettivamente sostenibile.

Come si evince dalle informazioni presenti nel MM, la precaria situazione della strada e la relativa necessità di periodica manutenzione di alcune tratte (1 e 2), erano già state segnalate nel 2010 all'esecutivo dell'allora comune di Malvaglia.

Il Municipio, dopo una prima valutazione di massima fatta con la ditta SAISA, aveva deciso di approfondire il tema attribuendo un mandato allo studio Gianora SA allo scopo di identificare fra tutti i scenari possibili la migliore soluzione tecnica ed economica per ottenere una sistemazione "definitiva e durevole" della strada così da contenere i costi di manutenzione per i susseguenti 20-25 anni.

Di seguito, dato che il MM non la allegava, riportiamo un estratto di una planimetria riguardante il territorio in cui è presente la strada con le tre tratte da ripavimentare.



Legenda:

Costi delle 3 tratte:

- tratta 1 (quella a sud, altezza di Brugaio): 90'200.- CHF
- tratta 2 (quella più lunga e disastrosa, a forma di "U"): 238'800.- CHF
- tratta 3 (traversa frutteti): 71'000.- CHF

Lo studio d'ingegneria Gianora e Associati, per il tramite di un mandato alla ditta Lehmann & Visconti, ha provveduto a ritracciare i confini originali e a quantificare la deriva effettiva del tracciato per calcolare gli oneri di ripristino del terreno invaso (che dovrà essere riconsegnato a prato). Si è pertanto potuto a questo punto stimare i costi per rapporto alle seguenti tre varianti d'intervento (sono riportati unicamente costi relativi agli strati di fondazione e alla pavimentazione):

- a) Tecnica standard (rifare tutto), 40 cm di fondo più 6 cm asfalto: costo 336'000.- CHF
- b) Fresatura con riciclo materiale in loco e stabilizzazione, più 6 cm asfalto<sup>1</sup>: costo 380'000.- CHF
- c) Fresatura con riciclo materiale in loco e stabilizzazione, ma senza asfalto<sup>2</sup> (strada sterrata, soluzione non durevole): costo 240'000.- CHF

In un secondo tempo, nel 2012, tramite un mandato alla ditta Consultest, attraverso diversi sondaggi e carotaggi, è stata valutata l'idoneità della parte sottostrutturale del fondo stradale originario. Da quest'analisi è risultato che *"il materiale riscontrato nello strato di fondazione, fino ad una profondità di 70 cm risulta ottimale"*. Questo fondo risulterebbe addirittura meglio di quello che fanno attualmente a nuovo. Per questo gli specialisti consigliavano il riciclo dello stesso con una scarifica minima e la posa di uno strato di asfalto a caldo di 6 cm.

Questo importante risultato ha permesso di riconsiderare la scelta iniziale ipotizzata riguardante il tipo di rivestimento da attuare. Nella relazione tecnica si evince che *"in sostanza si può rinunciare alla stabilizzazione del sottofondo sostituendo la pavimentazione attuale con un nuovo strato di miscela bituminosa che comporterebbe unicamente l'asportazione del manto bituminoso esistente e il mantenimento del sottofondo"*. Soluzione che, all'infuori del manto bituminoso rimosso, ha il vantaggio di non produrre esuberanti di materiale da esaurire in discarica e risulta molto vantaggiosa dal profilo economico.

La messa a giorno del preventivo (unicamente i costi relativi agli strati di fondazione e alla pavimentazione, vedi CPN 221 e 223), ha portato dunque a valutare una quarta variante di progetto che è quella del presente MM:

- d) Scarifica minima più 6 cm asfalto (soluzione durevole con nessuna necessità di manutenzione per 20- 25 anni: costo 233'550.- CHF

La differenza, per un totale di 166'450.- CHF, che ci separa dal preventivo di CHF 400'000.- può essere ricavata dalla tabella allegata (preventivo Studio Gianora e Associati SA aggiornato in data 15.04.2015).

---

<sup>1</sup> Variante finanziariamente poco interessante dato che si deve far capo a macchinari speciali che in conseguenza della lunghezza contenuta della tratta portava ad un elevato costo per metro lineale (avrebbe forse avuto senso nel caso si fosse coordinato nel 2012 il cantiere con altri lavori di pavimentazione previsti in valle (strade del Nara, Dotra e Pontirone).

<sup>2</sup> Questa variante non corrisponde al mandato del Municipio (soluzione non durevole), ma serviva come termine di confronto.

CPN	Descrizione	TOTALE	Tratta 1	Tratta 2	Tratta 3
		COMPLESSIVO	(Tr1)	(Tr 2)	(Tr3)
		CHF	CHF	CHF	CHF
111	Lavori a regia	9'500.00	2'500.00	4'500.00	2'500.00
113	Impianto di cantiere	11'354.00	3'525.00	4'304.00	3'525.00
117	Demolizioni e rimozione e	1'250.00	50.00	800.00	400.00
211	Fosse di scavo e movimenti di terra	47'400.00	6'035.00	33'065.00	8'300.00
221	Strati di fondazione	46'750.00	11'510.00	27'572.50	7'667.50
222	Selciati, lastricati e delimitazioni	7'975.00	2'800.00	3'450.00	1'725.00
223	Pavimentazioni	186'800.00	43'725.00	112'300.00	30'775.00
<b>Totale lordo lavori di costruzione</b>		<b>311'029.00</b>	<b>70'145.00</b>	<b>185'991.50</b>	<b>54'892.50</b>
	Rimanenza onorario per la fase di progetto definitivo	5'000.00	1'127.63	2'989.94	882.43
	Onorario di progetto esecutivo e DL	13'000.00	2'931.83	7'773.84	2'294.33
	Spese relative a progetto e DL 3%	540.00	121.78	322.91	95.30
<b>Subtotale 2</b>		<b>329'569.00</b>	<b>74'326.24</b>	<b>197'078.19</b>	<b>58'164.56</b>
	Ricostruzione dei punti di confine nella fase di cantiere e finale	7'680.00	1'725.00	4'230.00	1'725.00
	Imprevisti e diversi e arrotondamenti, ca. 10.0%	33'121.30	7'467.26	19'802.91	5'851.14
<b>Subtotale 3</b>		<b>370'370.30</b>	<b>83'518.50</b>	<b>221'111.10</b>	<b>65'740.70</b>
	I.V.A. 8.0%	29'629.70	6'681.50	17'688.90	5'259.30
<b>TOTALE PER TRATTA</b>			<b>90'200</b>	<b>238'800</b>	<b>71'000</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>			<b>400'000</b>		

Sostanzialmente abbiamo le seguenti voci:

- lavori a regia, impianto cantiere, demolizioni e rimozioni;
- fosse di scavo e movimento terra per rendere a prato le superfici invase dalla deriva del tracciato stradale<sup>3</sup>;
- lastricati e delimitazioni (solo a livello di incroci, per il resto abbiamo bordo libero)
- onorari di progetto e DL;
- ricostruzione dei punti di confine nella fase di cantiere e finale;
- imprevisti e arrotondamenti secondo norma SIA (10%);
- IVA (8%).

Come CdG abbiamo pure cercato di abordare la questione di principio sull'entità del traffico veicolare agricolo e la reale necessità di asfaltare queste tre tratte. Di seguito alcune considerazioni:

- a) Le aziende che vengono servite da queste tratte hanno delle UBG e in parte poggiano sulla produzione lattiera. Dunque più permeanza del bestiame in stalla, più passaggi al giorno per andare ad accudire lo stesso, più fabbisogno di foraggio e pure mezzi agricoli più importanti;
- b) La tratta 1 serve un'azienda con abitazione primaria;
- c) Il traffico generato da aziende caprine/ovine o per le particelle del raggruppamento terreni, che vengono falciate 3 volte all'anno è diverso e sopportabile pure da strade sterrate. Non è dunque futura intenzione del municipio procedere con una graduale asfaltatura di tutte le strade agricole che interessano le diverse frazioni di Serravalle;
- d) Rispetto alla situazione di Semione o Ludiano la pavimentazione parziale della strada sarebbe inoltre un gesto per ripristinare una sorta di parità di trattamento; in effetti le aziende con un esercizio equivalente della sponda destra del Brenno sono

<sup>3</sup> Si tratta di una posizione, che tende evidentemente ad aumentare con il passare del tempo

in questo caso già servite da strade asfaltate o hanno un accesso di questo tipo a poche decine di metri<sup>4</sup>.

A livello di costi abbiamo valutato se fosse possibile risparmiare qualcosa scorporando le 2 traverse (tratta 2c e 3 della planimetria), concludendo che non ne valesse la pena. In effetti sono tratte relativamente corte che, dato il loro stato precario di conservazione, soprattutto al termine della stagione invernale e del relativo servizio sgombero neve, consumano regolarmente diverse risorse finanziarie a livello di manutenzione e rattoppi. L'utenza, oltre chiaramente quella legata ai veicoli agricoli, è data dalle abitazioni primarie esistenti in campagna all'altezza della frazione di Malvaglia-Chiesa. Abbiamo potuto appurare che questi collegamenti "diretti" servono soprattutto allo sbocco verso il paese, passando dal sottopasso ubicato nelle vicinanze della stazione di rifornimento Aral.

Riassumendo dati e cifre alla mano, anche se la spesa può apparire inutile ed onerosa, tenuto conto:

- dei "cerotti" che annualmente l'UTC è chiamato a mettere in campo e che hanno in ogni caso un costo non indifferente (alla voce 662.314.01 "Manutenzione strade e piazze", quantificabile a consuntivo tra i 180'000.- e i 200'000.- CHF);
- del lavoro professionale svolto a livello di progettazione e di analisi delle varianti, che ha permesso di riorientare il progetto in modo da sfruttare il fondo originale e contenere i costi.

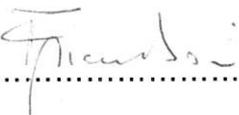
la CdG propone di procedere con l'investimento.

I membri della gestione invitiamo parimenti il municipio a far rispettare le regole per *"garantire un miglior decoro da parte dei proprietari di fondi, [eliminando i] depositi disordinati di materiale vario [che] non rappresentano di certo un bel biglietto da visita"*. Si invita pertanto, in ogni caso, l'Esecutivo a valutare la stesura di un'ordinanza specifica con diverse norme legate al rispetto e alla pulizia, richiamando in particolare l'art. 56 del regolamento comunale<sup>5</sup>, che prevede una distanza minima dal bordo strada di 1.5 m per operazioni di aratura e semina.

Considerando quanto sopra, la Commissione della Gestione invita il Consiglio Comunale a voler approvare la richiesta di un credito di franchi 400'000.- proposto dal Municipio nel messaggio no. 55 del 4 maggio 2015 (risoluzione N.437).

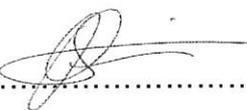
Per la Commissione della Gestione:

Il Presidente  
Fabrizio Giamboni



.....

Il segretario  
Omar Gianora

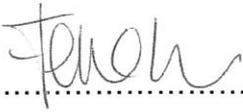


.....

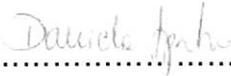
<sup>4</sup> Fratelli Togni (sotto il castello), Togni Michele (nuovo stallone), Derighetti Donato, Strazzini Tiberio, Ferrari Stefano (asfaltato di recente l'incrocio dopo il ponticello a seguito degli oneri troppo alti di manutenzione; mancano una decina metri fino al piazzale antistante l'entrata della stalla e l'abbeveratoio);

<sup>5</sup> Regolamento comunale, art. 56: Aratura e semina dei campi (distanza stradale). L'aratura dei campi potrà avvenire rispettando una distanza di 1,50 metri dal ciglio stradale. Tale distanza dovrà essere osservata anche per la semina di mais o piante simili. Eventuali danni a beni comunali causati dal mancato ossequio della distanza saranno a carico del beneficiario del fondo

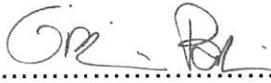
I membri  
Sandra Ferrazzini

  
.....

Daniela Spataro

  
.....

Gianni Ravasi

  
.....