

## **Rapporto di minoranza sul MM no. 17/2024**

### **Richiesta di un credito di 660'000 CHF per la sistemazione dello stradone a Fusnengo (fondo N° 582 di Chiggiogna)**

---

Signor Presidente,  
Signore e Signori Consiglieri Comunalì,

il messaggio in oggetto ha visto la commissione della gestione confrontarsi e analizzare più volte il tema. I firmatari di questo rapporto sono convinti che la sistemazione dello stradone a Fusnengo è senz'altro da sostenere e da portare a compimento a breve termine, ma ritengono necessari approfondimenti tecnici del progetto per generare soluzioni a favore dei cittadini del quartiere e della zona limitrofa riducendone i costi e l'impatto ambientale. Ci si auspica un concetto di messa in sicurezza della mobilità lenta con moderazione stradale che parta dall'entrata nord di via Sottomontagna al mappale 564, sino alla fine dello stradone all'altezza del mappale 525. Si invita inoltre a ridurre la zona asfaltata a favore del paesaggio alpino e porgendo un occhio di riguardo all'ecologia. Interventi semplici che non richiedono coordinazione tra le aziende e approfondimenti progettuali per il rinnovo delle sottostrutture devono essere razionali ed efficaci per raggiungere l'obiettivo principale, che in questo caso è il rifacimento stradale, scegliendo una messa in opera attenta a limitarne i costi.

#### **Concetto di messa in sicurezza della mobilità lenta**

Da Faido e Chiggiogna, nei periodi miti ed estivi tra aprile e ottobre, sono regolarmente presenti pedoni che percorrono il marciapiede sino al bivio di Fusnengo e poi obbligatoriamente devono camminare in strada per recarsi sino al campeggio, luogo frequentato da turisti e dai residenti. La porta d'entrata della Zona 30 dovrebbe quindi essere portata sul rettilineo prima del ponte sul riale Bassengo e non nella posizione indicata. Il concetto di messa in sicurezza della mobilità lenta non è sufficientemente approfondito per i seguenti motivi:

- Distanza della porta Zona 30 all'incrocio insufficiente su via Sottomontagna, secondo la norma stradale svizzera VSS N° 40.213 minimo 15 m,
- Il marciapiede così come progettato non soddisfa le esigenze perché non include il tratto parallelo al mappale 564 del campeggio e tantomeno permette un collegamento in sicurezza verso Faido,
- Le due zone demarcate per i nuovi posteggi non indicano nessuna misura di moderazione verticale come paletti o ostacoli fisici, pertanto senza veicoli parcheggiati non esiste una vera moderazione. Rettilinei di 100 m di lunghezza e di larghezza maggiore a 6.00 m come questi indicati nel progetto creano nuovi pericoli in una zona che dovrebbe essere moderata per una velocità di 30 km/h.

#### **Riduzione del calibro stradale a favore del paesaggio alpino e dell'ecologia**

Nel progetto si legge che il calibro stradale verrà ristretto a circa 5.20 m con un marciapiede a monte di 1.50 m. In realtà nelle sezioni caratteristiche di progetto raffigurate nel piano N° 14006-D-06 come pure nella planimetria, la carreggiata è ben superiore ai 6.0 m su una lunghezza di ca. 200 m. Con un progetto più mirato per limitare il calibro stradale e favorire l'obiettivo della Zona 30 sarebbe possibile ridurre di almeno 300 m<sup>2</sup> la superficie pavimentata ciò che ne limiterebbe anche i costi e soprattutto in futuro ulteriori smaltimenti di materiali derivanti dal petrolio come la miscela bituminosa.

## Aspetto economico e riduzione dei costi d'investimento

Sulla base delle indicazioni sopra esposte e servendoci del preventivo di progetto si può rapidamente calcolare il minor costo d'investimento che garantirebbe la sistemazione dello stradone a Fusnenego con una calibro stradale ridotto per una moderazione efficace con l'auspicio di estendere la Zona 30 a nord sino al ponte sul riale Bassengo. Si ritiene inoltre inappropriato andare a investire soldi comunali per risanare muri storici che non hanno più un servizio di sostegno del campo stradale. Tali investimenti se fossero necessari dovrebbero pervenire attraverso altri fondi che non toccano unicamente il cittadino di Faido considerando che i sussidi percepiti sulle specifiche sostanze non supererebbero il 25%.

Scelte caratteristiche di progetto:

- Marciapiede ridotto a una larghezza di 1.20 m
- I paracarri in pietra naturale vengono mantenuti solamente sui manufatti esistenti per dare peso all'aspetto del bene culturale ma non hanno senso in un nuovo concetto di moderazione.
- Nessun intervento ai manufatti catalogati in quanto rimangono esterni e staccati dalla strada carrabile, eventuali fondi esterni alle finanze comunali possono essere ricercati per tali interventi se lo si ritiene veramente necessario.
- Ristringimento della pavimentazione di almeno 1.50 m a valle con una diminuzione di ca. 300 m<sup>2</sup> di asfalto.

<b>Costi di costruzione</b>	<b>MM 17/2024</b>	<b>risparmi possibili</b>
• 111 Lavori a regia	14'075	- 2'060
• 113 Impianto di cantiere	19'501	- 2'900
• 117 Demolizioni e smontaggi:	59'950	-
• 181 Costruzioni di giardini e opere paesaggistiche:	6'900	- 1'800
• 211 Fosse di scavo e movimentii di terra	75'270	- 7'380
• 221 Strati di fondazione	61'600	- 6'600
• 222 Delimitazioni, selciati, lastricati e scale	112'265	- 14'000
• 223 Pavimentazioni	90'910	- 9'600
• 237 Canalizzazioni e opere di prosciugamento	14'174	-
• 241 Opere di calcestruzzo eseguite sul posto	29'500	- 29'500
• 282 Segnaletica stradale, segnali	2'000	-
• 286 Segnaletica stradale, demarcazioni	3'407	-
• <b>A) Totale</b>	<b>489'552</b>	<b>- 73'840</b>

<b>Costi diversi</b>	<b>MM 17/2024</b>	<b>risparmi possibili</b>
• B1 Ing. Civile, rilievi + progetto di massima	10'051	-
• B2 Ing. Civile, progetto definitivo	6'734	-
• B3 Ing. Civile, progetto esecutivo e DL	56'498	- 8'500
• <b>B) Totale</b>	<b>73'283</b>	<b>- 8'500</b>

• <b>C) Totale imprevisi ca. 10% di A</b>	<b>49'000</b>	<b>- 7'400</b>
• Totale preventivo di spesa (iva esclusa)	611'835	- 89'640
• Iva 8.1%	49'559	- 7'260
• Arrotondamenti	-1'394	- 100
• <b>Totale preventivo iva inclusa</b>	<b>660'000</b>	<b>- 97'000</b>

## Conclusione

L'obiettivo del messaggio proposto al legislativo può essere raggiunto con una minor spesa di ca. 100'000 fr. La necessità di sistemare lo stradone di Fusnengo è chiara e condivisa. Grazie però alla minor spesa di ca. 100'000 fr si apre un'ottima occasione per ampliare il concetto di moderazione a favore della mobilità lenta sull'intera via Sottomontagna portando un valore aggiunto alla zona che nessuno può negare.

Sulla base di quanto sopra esposto, si invita il Consiglio Comunale a risolvere:

1. È respinto il credito di fr 660'000.- per la sistemazione dello stradone a Fusnengo (Chiggiogna), fondo N° 582 RFD.
2. Si invita il municipio a presentare un nuovo messaggio che tenga in considerazione quanto esposto nel rapporto.

Con stima, i membri della commissione della gestione:

Dotti Renzo (relatore): .....

Farei-Campagna Igor: .....