



comune di gordola

Dicastero traffico

Dicastero sicurezza pubblica

messaggio municipale no. 1292

***Richiesta di un credito di fr. 85'000.-
per la formazione nuovo passaggio
pedonale (PP) e marciapiede in Via Brere,
presso il "Ponte dei Pomodori"
Strada Cantonale***



Egregio Signor Presidente del Consiglio Comunale
Gentili Signore Consiglieri Comunali
Egredi Signori Consiglieri Comunali

Premessa

La tratta di Via Brere, che dalla fermata del BUS FART linea 1 in zona campi da calcio di Tenero si estende fino al comparto artigianale-scolastico di Gordola, presenta una discontinuità per quanto riguarda la presenza di marciapiedi a bordo strada.

Dalla fermata del BUS "Brere" in direzione di Gordola, il marciapiede è presente sul lato Sud fino al "Ponte dei Pomodori" ed all'innesto dei sentieri verso la zona di svago del fiume Verzasca; oltre questo punto il marciapiede si interrompe e riprende sul lato opposto in zona sottopasso A 13.

Questo itinerario è quotidianamente percorso da numerosi pedoni, sia scolari che dalla fermata del BUS si spostano in direzione del centro scolastico di Gordola e della SSIC, sia dai turisti che dai sportivi che usufruiscono delle vicine zone di svago .

A fronte di una geometria sinuosa della strada, la discontinuità dei marciapiedi e l'assenza di un punto di attraversamento pedonale adeguato costituiscono elementi di pericolo per la sicurezza generale.



Oggetto dello studio

Il progetto elaborato dallo studio di Ingegneria Francesco Allievi, Viale Papio 5 – 6612 Ascona, ha permesso pertanto di valutare ai sensi delle disposizioni tecniche e di Legge in vigore la **fattibilità ed idoneità di un nuovo punto di attraversamento pedonale**, demarcato con strisce gialle ai sensi dell'art. 77 cpv. 1 dell'OSStr., ed accompagnato dalla continuità del marciapiede sul lato a monte della strada.

Questo esercizio deve considerare i seguenti indirizzi:

- fornire a scolari, turisti e sportivi maggiore sicurezza e visibilità;
- favorire l'attrattività del servizio del trasporto pubblico e garantire spostamenti pedonali protetti e sicuri;

Ubicazione





Stato attuale

I marciapiedi ubicati ai lati di Via Brere sono oggi discontinui e non favoriscono l'attraversamento della strada in modo sicuro. Questo itinerario è oggi frequentemente e regolarmente utilizzato dai pedoni che si spostano tra la fermata del BUS FART linea 1, i campi da calcio e la zona artigianale-scolastica di Gordola (scuola media, centro SSIC).

Allo stato attuale il Municipio ha deciso di demarcare un nuovo passaggio pedonale subito dopo il ponte, in direzione di Gordola, lungo un tratto di strada rettilineo, dove le condizioni di visibilità sono ritenute adeguate e soddisfano quanto richiesto delle norme VSS . Le fotografie seguenti illustrano la configurazione dell'asse stradale e la sezione interessata dall'intervento.



Ubicazione zona d'intervento (vista in direzione di Locarno)



Ubicazione zona d'intervento (vista in direzione di Gordola)

Allo stato attuale la zona interessata dall'intervento presenta le seguenti caratteristiche strutturali:

- marciapiede delimitato da bordura sul lato a valle della carreggiata di larghezza pari a 1,50 m;
- calibro stradale di larghezza 6,40 m, con tracciato rettilineo a cui fa seguito una curva ad ampio raggio verso sinistra in direzione di Gordola;
- corsie ciclabili bidirezionali sui lati della strada di larghezza 1 m;
- assenza di punti di attraversamento demarcati sulla carreggiata (strisce gialle);

La configurazione attuale, ed in particolare le caratteristiche strutturali dell'assetto stradale, non favorisco la mobilità pedonale, ed in particolare lo spostamento in sicurezza dei pedoni (scolari, sportivi, lavoratori) tra il centro scolastico-professionale di Gordola e la fermata BUS adiacente ai compi sportivi di Tenero.



Le fotografie seguenti, riprese durante una giornata feriale, mostrano le principali situazioni conflittuali a seguito del comportamento dei pedoni, dell'assenza di continuità del marciapiede e di un'adeguata struttura di attraversamento pedonale. La pericolosità di questa situazione, è evidente ed è rafforzata dalla scarsa visibilità.





A fronte di quanto sopra, si ritiene indispensabile intervenire lungo la tratta di strada oggetto del progetto, per migliorare le condizioni di sicurezza sia per gli utenti della strada, sia per garantire un collegamento trasversale sicuro e protetto ai pedoni che si muovono regolarmente lungo il percorso tra le zone di interesse quali la fermata del BUS linea 1 FART, i campi da calcio di Tenero e la zona artigianale-scolastica di Gordola.

L'intervento di messa in sicurezza dei collegamenti pedonali tramite la realizzazione di un nuovo passaggio pedonale demarcato con strisce gialle ai sensi dell'OSStr. ed il completamento del marciapiede a monte è pertanto ampiamente giustificato.



Basi legali

La legislazione federale sulla circolazione stradale (completata dalle relative Ordinanze), pur non specificando esplicitamente le condizioni giustificanti l'adozione di strutture di passaggio pedonale, impone l'osservanza di principi inderogabili in relazione all'attuazione di misure e di strumenti legati al movimento di persone o di veicoli lungo le arterie di circolazione.

Gli indirizzi che precisano le condizioni minime di sicurezza giustificanti la demarcazione di passaggi pedonali sono le norme dell'Unione dei professionisti svizzeri della strada, vere e proprie Ordinanze amministrative ai sensi dell'art. 115 OSStr.

La fig. 4 della norma VSS 640.241 (Circulation piétonne - passages pour piétons) costituisce la base giuridica per la demarcazione di un passaggio pedonale. Tali ordinamenti sono stati allestiti sulla base di studi approfonditi elaborati su tutto il suolo nazionale, come pure sulla base delle esperienze e normative attualmente in vigore in altri paesi europei, dove gli studi sulla protezione degli utenti più deboli (pedoni) sono maggiormente progrediti.

I principi che stanno alla base della demarcazione di un passaggio pedonale sono:

- il passaggio pedonale deve essere un elemento integrato nella rete dei percorsi pedonali comunali; esso deve pertanto essere valutato e coordinato già a livello di pianificazione della mobilità lenta e d'impostazione del piano del traffico comunale;
- il passaggio pedonale è particolarmente appropriato su strade principali o collettrici dove l'orientamento principale è quello veicolare; l'accompagnamento di segnali luminosi deve essere considerato nel caso in cui il carico veicolare ed il flusso pedonale sono importanti, o dove le condizioni di sicurezza e di capacità lo richiedono; di regola, sulle strade di interesse locale la demarcazione di un passaggio pedonale deve per contro essere evitata in quanto l'attraversamento della carreggiata deve essere permesso e favorito su tutta la lunghezza;
- di regola, il passaggio pedonale non deve attraversare più di 2 corsie veicolari; dove possibile, lo stesso deve essere accompagnato dall'isola centrale di protezione;
- la presenza di un attraversamento pedonale demarcato deve essere visibile e riconoscibile dall'utente motorizzato sia di giorno che di notte; particolare attenzione deve essere prestata alle condizioni locali d'illuminazione pubblica.

La norma VSS 640.241 fornisce le modalità per valutare l'idoneità di un attraversamento pedonale ai sensi dell'art. 77 cpv1 OSStr, in particolare bisogna censire:

- il numero di pedoni per unità di tempo determinante nella zona di attraversamento; di regola si considera come unità di tempo determinante l'ora di punta della giornata;
- il numero di veicoli per unità di tempo determinante in transito nella zona di attraversamento; di regola si considera come unità di tempo determinante l'ora di punta della giornata;
- la frequenza di pedoni nel tempo (3-5 ore) nella zona di attraversamento (attraversamento sporadico o frequente sull'arco della giornata) ;
- la tipologia dell'utenza (bambini, adulti anziani) e le ragioni dello spostamento (percorso casa- scuola, spostamento casa-commerci, spostamento di svago, ...);



- il percorso effettivo scelto dal pedone durante l'attraversamento o la presenza di un'atra struttura di passaggio pedonale nelle vicinanze (si ricorda a questo proposito che la legge prescrive l'obbligo di utilizzare un passaggio pedonale situato a meno di 50 m di distanza);
- la velocità di circolazione dei veicoli in transito, le condizioni di visibilità e d'illuminazione.

Le condizioni minime che devono essere soddisfatte singolarmente e nel loro complesso per demarcare un passaggio pedonale ai sensi dell'art. 77 cpv1 OSStr sono:

- una frequenza veicolare minima di 350 veicoli/ora e un numero minimo di 50 pedoni/ora in attraversamento della carreggiata durante l'ora di punta;
- una frequenza veicolare minima di 200 veicoli per ora, durante l'orario di punta, un numero minimo di 25 attraversamenti per ora durante l'orario di punta e almeno 100 attraversamenti sull'arco di 3-5 ore (valutazione della frequenza di utenti nel tempo);
- nel caso di meno di 100 attraversamenti sull'arco di 3-5 ore occorre una valutazione degli utilizzatori e del contesto d'inserimento (la fattibilità è ad esempio confermata in caso di un percorso casa- scuola, o di un accesso a case per persone anziane e ospedali, o di un collegamento pedonale importante per la mobilità lenta all'interno del Comune).

Infine, se questi criteri sono confermati, prima di confermare l'attraversamento pedonale occorre ancora verificare nel dettaglio le condizioni di visibilità, di illuminazione e di segnaletica; in particolare:

- per quanto attiene alle condizioni strutturali del punto di attraversamento occorre verificare se l'accessibilità per gli utenti disabili è garantita (battuta massima bordura 2-3 cm);
- in merito alle condizioni di visibilità occorre effettuare una verificare graficamente se la distanza minima di visibilità (100 metri) è rispettata; in caso di visibilità compresa tra 50 e 100 metri occorre prevedere misure supplementari appropriate destinate a migliorare le condizioni di riconoscibilità del passaggio pedonale (interventi di moderazione , di segnaletica o di arredo, ...);
- per quanto attiene alle condizioni di illuminazione, la struttura di passaggio pedonale deve soddisfare le normative VSS 640.241 e SN/EN 13201, e quindi essere adeguatamente illuminata onde garantire anche di notte all'automobilista la vista di eventuali pedoni in attesa o in attraversamento;
- per quanto attiene alla segnaletica, il passaggio pedonale deve essere demarcato con pittura di colore giallo ai sensi della norma VSS 640.850a ed accompagnato dal segnale verticale 4.11 "ubicazione di un passaggio pedonale", visibile sui due lati.



Aspetti tecnici – ordinanza

1) Monitoraggio del traffico

Durante il mese di febbraio 2014, lo Studio di ingegneria Francesco Allievi ha organizzato una campagna di conteggi e di rilevamenti delle velocità di circolazione in corrispondenza del futuro punto di attraversamento.

I principali risultati sono così riassunti:

P1 - Via Brere	TGM	V85	Vmax [km/h]
Dir Via Tenero	1'558	53	78
Dir Scuole	1'517	53	76

L'analisi dei dati raccolti fornisce le indicazioni e le tendenze seguenti:

- i volumi di traffico rilevati sono in genere contenuti superando di poco i 3'000 veicoli/giorno (TGM - traffico giornaliero medio nei due sensi di circolazione); si tratta di valori che riflettono le caratteristiche di strade di servizio o di collegamento secondario/locale; il numero di veicoli rilevato è proporzionale alla quantità di insediamenti abitativi, industriali e di svago serviti;
- una frequenza veicolare di 220 veicoli/ora è rilevata durante l'orario di punta in direzione di Tenero e una frequenza veicolare di 150 veicoli in direzione di Gordola per un totale di 370 veicoli durante l'ora di punta nelle due direzioni;

si osserva infine che le velocità massime registrate da alcuni utenti eguagliano o superano il limite massimo attualmente in vigore (50 km/h), con punte fino a 78 km/h; si tratta comunque di casi isolati; questi valori, non certo adeguati alle peculiarità del contesto attraversato, dovrebbero ridursi con la realizzazione del nuovo passaggio pedonale.



2) Verifica condizioni di visibilità

Secondo la direttiva VSS 640.241 le condizioni di visibilità devono essere garantite sui due lati del passaggio pedonale, per una distanza di visibilità minima di 100 metri; in caso di visibilità inferiore a 100 metri occorre prevedere misure supplementari appropriate destinate a migliorare le condizioni di riconoscibilità del passaggio pedonale. In tutti i casi deve essere rispettata una distanza minima di visibilità di 60 metri (per V85 e V autorizzata di 50 km/h).

Nel caso concreto, la verifica geometria (vedi allegato 1) conferma che la distanza di visibilità di 60 metri è garantita su entrambi i lati.

3) Verifica condizioni di luminosità

Data: 28.03.2014

TGM: 3'000 veicoli/giorno

Ora: 22.00

V limite: 50 km/h

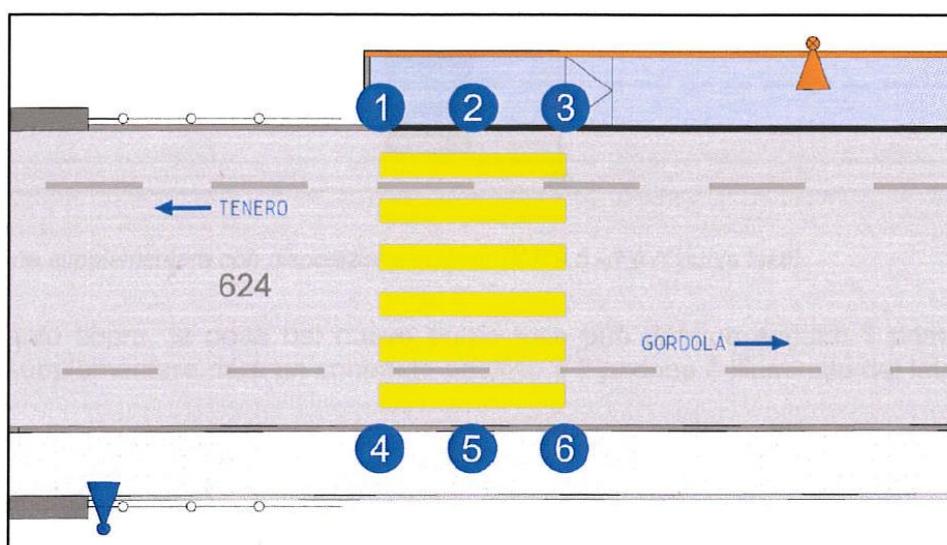
Requisiti secondo normativa SN/EN 13201

Categoria stradale: B2 (CEN/TR 13201-1 Tab 1)

Classe d'illuminazione: ME5 (CEN/TR 13201-1 A.9)

Luminosità minima (EVmin): 5 lx (direttiva SLG - illuminazione pubblica - Tab.3-2e)

Valori di illuminazione (lux)					
← 1 →		← 2 →		← 3 →	
11.90	2.23	14.54	2.47	16.05	2.93
← 4 →		← 5 →		← 6 →	
14.40	1.65	13.31	1.74	11.64	1.96



Punti di verifica illuminazione

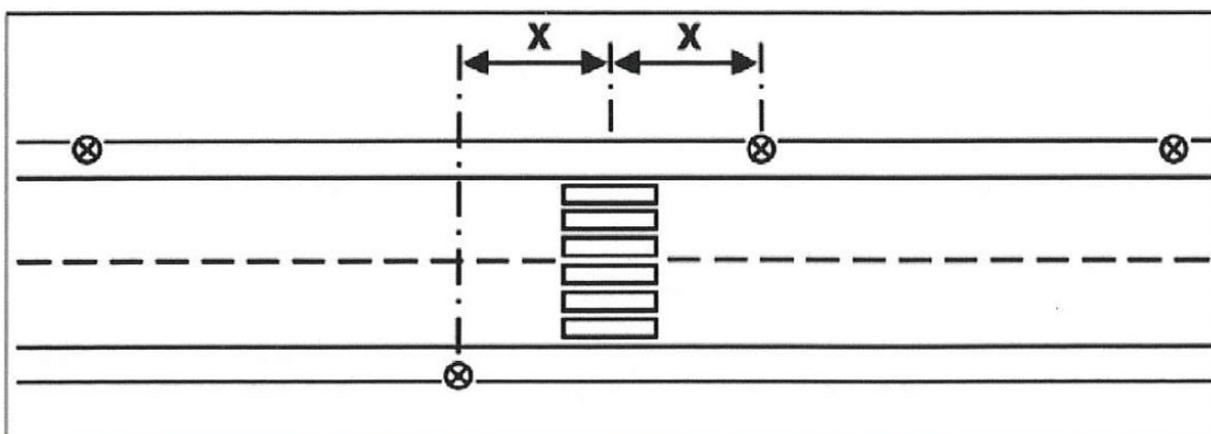


La verifica illuminotecnica eseguita in loco ha fornito valori compresi tra 1.25 e 21.32 Lux.

A fronte di questi risultati si può affermare che le attuali condizioni di illuminamento in corrispondenza del futuro punto di attraversamento non sono sufficienti; esse richiedono la posa di un nuovo punto luce onde garantire un illuminamento positivo.

A livello di nuova installazione luminosa, la disposizione dei punti luce deve considerare le seguenti priorità d'illuminamento:

- illuminazione supplementare con contrasto positivo (il pedone è illuminato dal lato in cui proviene il veicolo ed è pertanto ben riconoscibile come persona);



Illuminazione supplementare con contrasto positivo ($X = 0.5 - 1.0 H$ punto luce)



4) Numero di passaggi

Il conteggio dei pedoni in attraversamento in corrispondenza della zona di attraversamento è stato effettuato con l'utilizzo di una videocamera in dotazione dell'ufficio (MIOVISION); esso ha permesso di registrare i seguenti risultati:

- il flusso di pedoni durante l'ora di punta è di 65 unità;
- il flusso di pedoni durante le 3-5 ore più frequentate è di 319 unità;
- il 70% degli attraversamenti censiti riguarda scolari;

Il numero di passaggi dei pedoni nella zona prevista per la realizzazione del nuovo passaggio pedonale è coerente con i valori minimi richiesti ai sensi dell'art. 77 cpv1 OSStr.

5) Geometria e caratteristiche strutturali della zona di attraversamento

Il rilievo della geometria e delle caratteristiche strutturali della zona di attraversamento pedonale ha fornito le seguenti informazioni di carattere tecnico:

- la strada ha un calibro pari a 6,40 m lungo la tratta interessata dall'intervento;
- in direzione di Gordola lato destro, è presente un marciapiede delimitato da mocche, con battuta pari a 2 cm;
- in direzione di Gordola lato sinistro, il marciapiede è assente e la strada è delimitata da mocche con battuta pari a 2 cm;
- la porzione di terreno erbosa che sarà utilizzata per la realizzazione del marciapiede ha una larghezza variabile da 1,50 - 2,00 m e segue una scarpata con pendenza del 55% e caratterizzata dalla presenza di arbusti;



6) Considerazioni finali

Dalla verifica di idoneità effettuata sulla base della norma VSS 640.241 risulta quanto segue:

- la zona prevista per la realizzazione del nuovo attraversamento pedonale rispetta integralmente i requisiti minimi richiesti;
- il futuro passaggio pedonale si trova su un percorso di fondamentale importanza per i pedoni che giornalmente raggiungono la fermata del BUS linea 1 FART in zona campi da calcio di Tenero e si spostano in direzione del comparto artigianale-scolastico di Gordola;
- attualmente la zona più utilizzata per attraversare Via Brere risulta essere fortemente in conflitto con il traffico, infatti l'attraversamento viene effettuato in curva con scarse condizioni di visibilità;
- gli interventi previsti per la realizzazione dell'opera, in particolare il potenziamento dell'illuminazione pubblica, renderanno il futuro passaggio pedonale idoneo a tutti gli effetti;

In considerazione di quanto sopra il Municipio ritiene la realizzazione di un punto di attraversamento ai sensi dell'art. 77 cpv 1 OSstr (strisce gialle) giustificato e idoneo.



Descrizione progetto

La messa in sicurezza del nuovo punto di attraversamento comporta i seguenti interventi costruttivi e di segnaletica:

1) Sistemazione punto di attraversamento pedonale

- formazione di un nuovo punto di attraversamento pedonale con demarcazione di strisce gialle ai sensi dell'art. 77 cpv 1 OSStr. dopo il ponte in direzione di Gordola;
- posa alle estremità del punto di attraversamento pedonale di paletti flessibili in materiale plastico con doppia banda rifrangente di colore giallo limone, intesi come elementi di guida e di protezione per segnalare la presenza di una zona di attesa;
- posa nuovo corpo illuminante onde raggiungere condizioni d'illuminazione adeguate (vedi capitolo "Verifica condizioni di luminosità");
- adattamento della segnaletica/demarcazione orizzontale e verticale del passaggio pedonale fresatura di 4 m di pista ciclabile in corrispondenza del passaggio pedonale;

2) Completamento marciapiede a monte

- realizzazione di un nuovo marciapiede continuo, lato monte, con posa di asfalto AC 11 S dello spessore di 6 cm;
- il marciapiede è così delimitato:
 - bordure tipo RN 12/25 con battuta di 8 cm in corrispondenza della carreggiata;
 - bordure tipo RN 12/20 e battuta di 2 cm un corrispondenza del passaggio pedonale;
 - bordure tipo RN 12 S e battuta di 2 cm in corrispondenza dell'incrocio;
- il marciapiede a valle non viene modificato in quanto rispetta i requisiti richiesti dalle norme, battuta di 2 cm;
- realizzazione parapetto in legno di castagno a lato del nuovo marciapiede;
- ripristino scarpata;



3) Dissodamento

La realizzazione del marciapiede è in parte prevista su un sedime indicato nel sommario come zona bosco (mappale 756 RFD). Una porzione di superficie (ca. 80 m²) sarà occupata dal futuro marciapiede. Questa situazione obbliga a procedere con una domanda di dissodamento.

Nel caso specifico non è prevista una compensazione per la perdita di terreno boschivo ma verrà prelevata una tassa di 20.- CHF/m² per la superficie di bosco occupata dal futuro marciapiede. La superficie di dissodamento prevista per la realizzazione del futuro marciapiede è di 80 m².

La procedura di domanda di dissodamento è stata eseguita da un ingegnere forestale; l'onorario forfettario per tale prestazione è di 3'200.- CHF. Inoltre, un importo di 1'600.- CHF (80 m² x 20.- CHF/m²) sarà prelevato quale tassa di compensazione al dissodamento e una quota pari a 200.- CHF come tassa di giustizia da versare alla sezione forestale.

Costo e finanziamento

Prestazioni già eseguite: Fr. 11'200.00 (IVA inclusa) suddivise nel seguente modo:

Attraversamento pedonale "Ponte dei Pomodori"	
Progetto Definitivo - Studio d'ingegneria Francesco Allievi	Fr. 8'000.00
Allestimento domanda di dissodamento - Studio d'ingegneria EcoControl SA	Fr. 3'200.00
TOTALE PRESTAZIONI GIA ESEGUITE – IVA 8% COMPRESA	Fr. 11'200.00



Prestazioni da eseguire: Fr. 73'092.00 (IVA inclusa) suddivise nel seguente modo:

Attraversamento pedonale "Ponte dei Pomodori"	
Opere di pavimentazione	Fr. 32'260.00
Opere di segnaletica verticale	Fr. 4'120.00
Opere di segnaletica orizzontale	Fr. 1'170.00
Illuminazione	Fr. 8'000.00
TOTALE PARZIALE 1	Fr. 50'010.00
Opere imprevedute (10%)	Fr. 5'001.00
Progettazione e D.L.	Fr. 11'000.00
TOTALE PARZIALE 2	Fr. 66'011.00
IVA 8%	Fr. 5'280.88
TOTALE PARZIALE 3 – IVA 8% COMPRESA	Fr. 71'291.88
Tassa di compensazione (80m ² x 20fr/m ²) e tassa giustizia 200 Fr.	Fr. 1'800.00
TOTALE PRESTAZIONI DA ESEGUIRE – IVA 8% COMPRESA	Fr. 73'092.00



Totale prestazioni eseguite e da eseguire: Fr. 85'000.- (IVA inclusa):

Attraversamento pedonale "Ponte dei Pomodori"	
TOTALE PRESTAZIONI GIA ESEGUITE – IVA 8% COMPRESA	Fr. 11'200.00
TOTALE PRESTAZIONI DA ESEGUIRE – IVA 8% COMPRESA	Fr. 73'092.00
TOTALE PARZIALE 1 (IVA 8% E SPESE COMPRESA)	Fr. 84'292.00
ARROTONDAMENTO	Fr. 708.00
TOTALE PREVENTIVO DI SPESA – IVA 8% COMPRESA	Fr. 85'000.00

Presa di posizione Divisione delle costruzioni del 23.02.2015

1) Delega

La Divisione delle costruzioni nella sua lettera del 23.02.2015, propone che la pubblicazione e l'esecuzione dell'opera siano delegate al vostro Comune, in base all'art. 9 Legge sulle strade (LStr.), che agirebbe quindi in qualità di committente.

In tal caso esso deve disporre dell'intero credito.

La delega riguarda pure le relative iscrizioni e/o annotazioni a Registro fondiario a nome e per conto dello Stato.

Il Comune necessiterebbe dell'intero credito; il Cantone verserà il suo contributo a lavori conclusi, di cui l'ultimo 20% dopo intavolazione a registro fondiario delle proprietà e/o dei diritti acquisiti.



2) Ripartizione finanziaria

Il progetto prevede una spesa totale di CHF 76'092.- (IVA inclusa). Il Cantone contribuirà nella misura del 50% per la sistemazione delle opere viarie (bordure, pavimentazione, (. adattamento dell'evacuazione acque meteoriche, barriera di protezione, ecc.). Il contributo cantonale sarà versato a collaudo delle opere avvenuto e a consuntivo.

Comune di Gordola

Fomazione nuovo passaggio pedonale e marciapiede in via Brere, presso il "Ponte dei pomodori"

Progetto definitivo n. 869_PD del 30 giugno 2014, allestito dallo Studio d'ing. F. Allievi

PREVENTIVO	Importo (CHF)	Riparto spese			
		Cantone		Comune	
Opere di pavimentazione	32'260.00	50%	16'130.00	50%	16'130.00
Barriera di protezione	4'460.00	50%	2'230.00	50%	2'230.00
Segnaletica verticale	4'120.00	0%		100%	4'120.00
Segnaletica orizzontale	1'170.00	0%		100%	1'170.00
Illuminazione pubblica	8'000.00	0%		100%	8'000.00
Totale costi di costruzione	50'010.00	37%	18'360.00	63%	31'650.00
Imprevisti (10%)	5'001.00	in %	1'836.00	in %	3'165.00
Onorari progettazione e DL	11'000.00	in %	4'038.39	in %	6'961.61
Totale	66'011.00		24'234.39		41'776.61
Iva 8%	5'280.88		1'938.75		3'342.13
Totale (Iva inclusa)	71'291.88		26'173.14		45'118.74
Domanda di dissodamento	3'000.00	50%	1'500.00	50%	1'500.00
Tassa di compensazione e giustizia	1'800.00	50%	900.00	50%	900.00
Totale arrotondato	76'092		28'573		47'519

Ufficio della segnaletica stradale e degli impianti pubblicitari / RK
Bellinzona, 19 febbraio 2015

Pertanto, in base al preventivo allestito dallo Studio F. Allievi, proponiamo la seguente ripartizione finanziaria:

- a carico del Comune: CHF 47'519.-
- a carico del Cantone: CHF 28'573.- (tetto massimo).

Il Municipio di Gordola con Risoluzione Municipale 3518 del 02.03.2015 ha approvato la proposta di delega e la proposta di ripartizione finanziaria della Divisione delle Costruzioni del 23.02.2015.



Conclusione

Per valutare la sostenibilità dell'intervento si è proceduto ad una valutazione del rapporto costi benefici. A parere del Municipio l'esecuzione degli interventi sopra descritti risulta essere sostenibile dal punto di vista economico e dal punto di vista della sicurezza di tutti gli utenti, in modo particolare fornisce a scolari, turisti e sportivi maggiore sicurezza e visibilità, inoltre favorisce l'attrattività del servizio pubblico e garantisce spostamenti pedonali sicuri e protetti.

Vi invitiamo pertanto a voler risolvere quanto segue:

1. È approvato il progetto definitivo Attraversamento pedonale "Ponte dei Pomodori" come al progetto dello Studio d'ingegneria Francesco Allievi, Ascona del 06 marzo 2015.
2. Al Comune è concesso un credito di fr. 85'000.- per la formazione nuovo passaggio pedonale (PP) e marciapiede in Via Brere, presso il "Ponte dei Pomodori" - Strada Cantonale, a cui andranno dedotti i sussidi cantonali
3. Il credito è iscritto ad un nuovo conto investimenti del Comune.
4. Il credito è ritenuto valido all'indice del costo della vita al 1° aprile 2015, rivalutato di conseguenza alla data di esecuzione dei lavori.

Ai sensi dell'art. 13 cpv. 3 LOC, è fissato un termine di tre anni decorrente dall'assunzione di valore di cosa giudicata dalla presente risoluzione entro il quale il credito richiesto decade se non verrà utilizzato.

Con ossequio

Per il Municipio:

il Sindaco
fto. arch. A. Zuellig

il Segretario
fto. T. Stefanicki

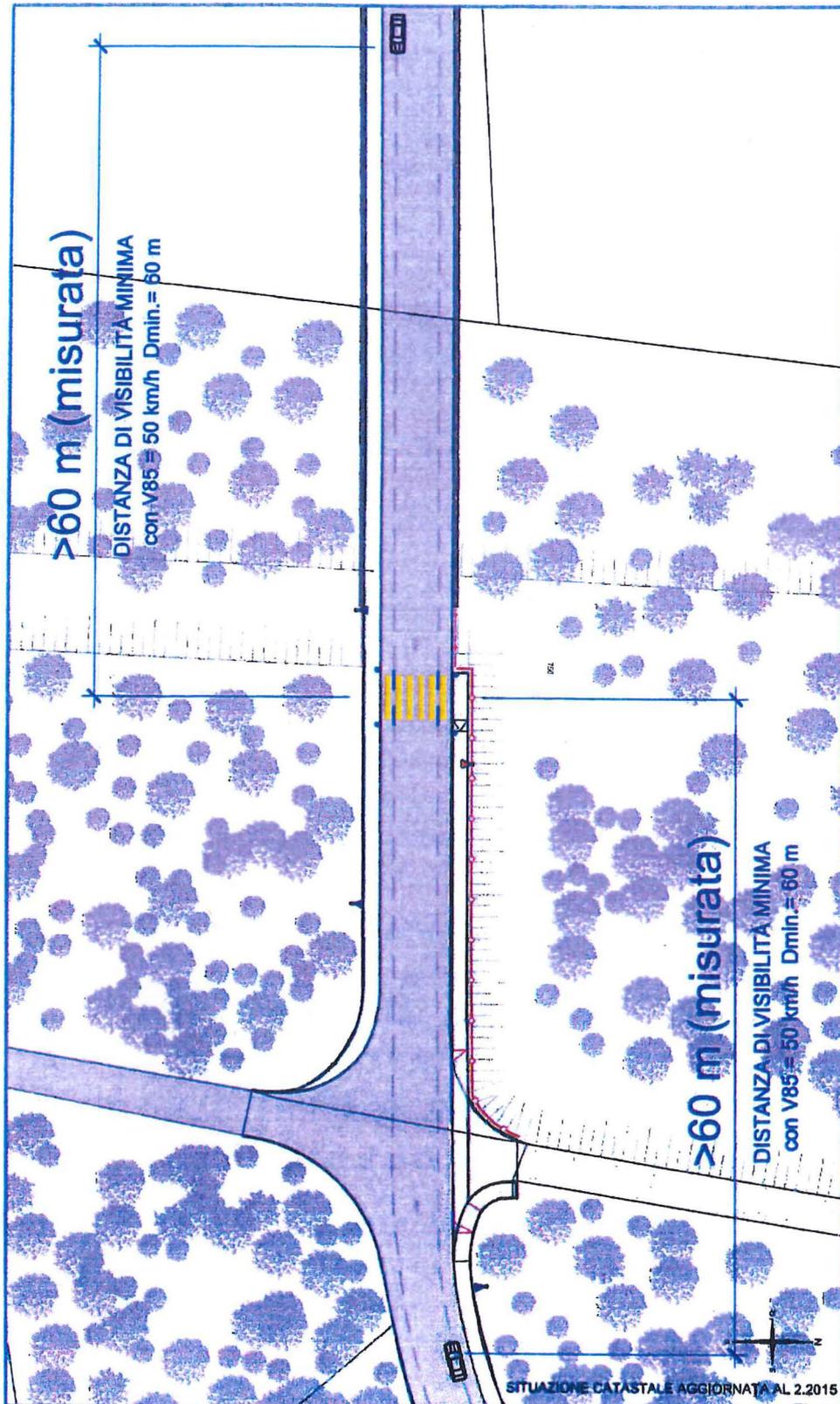
Approvato con risoluzione municipale no 3595 del 23 marzo 2015
Va per esame alla Commissione della Gestione

Allegati:

- Verifica grafica delle condizioni di visibilità;

PASSAGGIO PEDONALE SU VIA BRERE VERIFICA DELLE DISTANZE DI VISIBILITÀ VSS 640 241

ALLEGATO 1



PIANO No.: 869-VISIBILITA
DIS. / PROG.: LT
DATA: 6 marzo 2015

STUDIO D'INGEGNERIA FRANCESCO ALLIEVI