



messaggio municipale no. 04/2023

Comune di Ascona



Richiesta di un credito di fr. 260'000.00 (IVA inclusa) a carico del Comune e fr. 32'000.00 (IVA esclusa) a carico dell'Azienda elettrica comunale per la sistemazione del posteggio sul fondo 2410

RFD di Ascona



v. rif.
n. rif. PB/AL/sc
Risoluzione municipale no. 644
Ascona, 22 marzo 2023

MESSAGGIO no. 04/2023

del Municipio al Consiglio comunale del Borgo di Ascona concernente la richiesta di un credito di fr. 260'000.00 (IVA inclusa) a carico del Comune e di fr. 32'000.00 (IVA esclusa) a carico dell'Azienda elettrica comunale per la sistemazione del posteggio sul fondo 2410 RFD di Ascona.

Signor Presidente,
Gentili Signore, Egregi Signori,

con il presente messaggio sottoponiamo alla vostra attenzione la richiesta di un credito di fr. 260'000.00 (IVA inclusa) a carico del Comune e di fr. 32'000.00 (IVA esclusa) a carico dell'Azienda elettrica comunale per la sistemazione del posteggio sul fondo 2410 RFD di Ascona.

1. INTRODUZIONE

1.1. Premessa

Nel corso del mese di maggio 2018 il Municipio di Ascona aveva conferito mandato allo Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA di Ascona per valutare l'offerta attuale ed il fabbisogno di posteggi pubblici nei comparti residenziali del Comune di Ascona.

Tale esercizio è stato svolto nel corso del 2018 ed era finalizzato a conoscere l'effettiva entità del fabbisogno di parcheggi per ogni singolo comparto dell'abitato di Ascona, quale base per la giustificazione dei posteggi su suolo pubblico nell'ambito del consolidamento delle varianti del Piano del traffico e meglio come espressamente richiesto dal Consiglio di Stato nella sua decisione del dicembre 2015.

Tale esercizio è quindi stato svolto anche per il comparto 7 - Monte Verità nel quale è stato rilevato un ammanco complessivo di 9 stalli.



A seguito di tale studio il Municipio ha quindi avviato un approfondimento progettuale all'interno del comparto collinare, e più specificatamente dei posteggi ubicati lungo la Strada Collina, al fine di regolamentare e riorganizzare le aree di posteggio pubblico in risposta all'ammancio constatato di 9 stalli.

Le basi di questo progetto si basano dunque sul calcolo del fabbisogno posteggi elaborato dallo studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, il parere della Polizia comunale, le norme di costruzione stradale VSS e le direttive cantonali in vigore.

1.2. Il progetto del 2020

Con queste premesse il Municipio aveva licenziato il Messaggio municipale 27/2020 per la richiesta di un credito di fr. 190'000.00 (IVA inclusa) a carico del Comune e di fr. 19'500.00 (IVA esclusa) a carico dell'Azienda elettrica comunale per la sistemazione del posteggio qui in discussione.

Il messaggio 27/2020 è stato approvato da cod. Consiglio comunale in data 27 ottobre 2020 all'unanimità dei presenti (27 consiglieri comunali). Per completezza d'informazione segnaliamo che la Commissione Edilizia ed Opere pubbliche nel suo rapporto, favorevole, aveva chiesto al Municipio di valutare la posa di una stazione di ricarica per automobili elettriche e di valutare la predisposizione per future eventuali stazioni di ricarica.

Il progetto del 2020 approvato dal Consiglio comunale purtroppo non era completo nel senso che una parte di terreno pubblico, fino ad allora affittato a privati per la posa di una siepe, non era stato preso in considerazione per l'allestimento del progetto definitivo. Dopo attenta valutazione il Municipio ha quindi valutato di considerare tutto il sedime a disposizione in modo da aumentare il più possibile il numero di stalli.

Con il nuovo progetto il Municipio -come meglio si dirà oltre- ha voluto pure regolare la questione delle servitù con i sedimi confinanti: servitù di passo pedonale e veicolare.

Ritenuto quanto precede il Municipio ha quindi fatto elaborare un nuovo progetto che presenteremo dei prossimi capitoli. Contestualmente alla sua approvazione provvederemo di conseguenza ad annullare il messaggio 27/2020 e la relativa richiesta di credito.



2. SITUAZIONE ATTUALE

2.1. Contesto generale del traffico veicolare

La strada Collina è una strada di servizio bidirezionale, attualmente limitata al traffico tramite una segnaletica di divieto di accesso con eccezione per gli autorizzati, i fornitori e i confinanti. Si tratta pertanto di una strada a funzione secondaria, la cui percorrenza è limitata ai confinanti o agli aventi diritto.

A livello di traffico veicolare si segnala la presenza giornaliera di circa 1'300 veicoli al giorno in transito (nelle due direzioni di marcia).



2.2. Gestione degli stalli pubblici

Ai margini di tale strada sono attualmente ubicate 5 aree di parcheggio, per un'offerta complessiva di 42 stalli.

Allo stato attuale, lo stazionamento dei veicoli in tali aree è libero (senza limitazioni di tempo).

La Polizia comunale segnala che sono frequenti i casi con occupazione degli stalli per una durata prolungata, con conseguente penalizzazione dei residenti e delle relative necessità di stazionamento complementare (visitatori, servizi, ...).

Da rilevare inoltre una certa indisciplina da parte dell'utenza nello stazionamento dei veicoli, ed in particolare della carenza di una demarcazione precisa dei singoli stalli, con conseguente disordine, situazioni di pericolo e impedimento alla normale circolazione viaria.



Esempio di stazionamento casuale e disordinato

2.3. Geometria e impostazione

L'area adibita a posteggio non presenta alcuna demarcazione o elemento che definisca la geometria dei posteggi. La superficie attuale disponibile allo stazionamento (ca. 600 mq) è in parte sterrata e in parte composta da asfalto molto deteriorato. Ai lati sono presenti superfici verdi e siepi e sono pure presenti due accessi a fondi privati (1061 e 1062 RFD).



Le immagini seguenti illustrano una veduta panoramica dell'area di posteggio:



Situazione attuale dei posteggi

3. CRITICITÀ RILEVATE

L'attuale utilizzo degli stalli pubblici è disordinato e non è definito sia in termini di segnaletica che di utilizzo del suolo pubblico.

Sia i residenti, che la polizia comunale, constatano regolarmente situazioni di potenziale pericolo dove le auto sono parcheggiate molto vicino alla carreggiata ostruendo la visibilità sia agli utenti della strada che ai pedoni. Infine, rileviamo che le manovre di accesso e l'immissione sulla strada principale sono



anch'esse pericolose in quanto le condizioni di visibilità non sono garantite.

Riassumendo le principali criticità sono:

- ✚ condizioni di visibilità ridotte o insufficienti a ridosso degli stalli pubblici;
- ✚ assenza di un camminamento chiaro e definito a ridosso degli stalli pubblici;
- ✚ mancanza di un punto di accesso in sicurezza al posteggio.

4. GIUSTIFICAZIONE DI PUBBLICA UTILITÀ

A fronte di quanto espresso nel capitolo precedente e in conformità con il calcolo di fabbisogno dei posteggi per il comparto collinare il Municipio ritiene giustificato intervenire con la sistemazione dell'area di posteggio così da garantire le condizioni di visibilità e di sicurezza necessarie per tutti gli utenti.

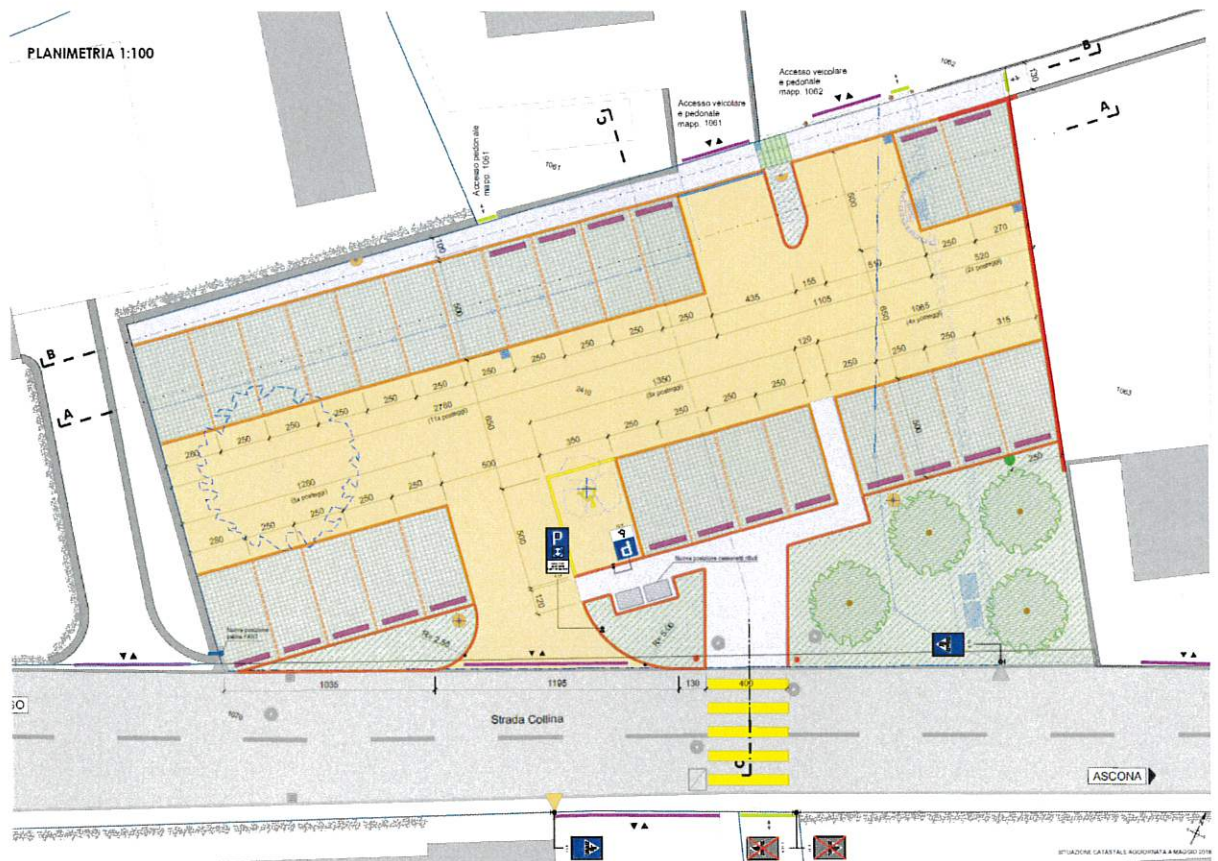
5. PROPOSTA OPERATIVA

5.1. Nuova geometria e definizione dello spazio pubblico

Il progetto prevede una definizione chiara e definita degli stalli pubblici e dell'accesso all'area di parcheggio attraverso la delimitazione laterale con cordonetti e mocche. La definizione dei singoli stalli sarà definita da grigliati erbosi con riempimento puntuale di mattonelle color bruno terra per delineare lo stallo.

Nello specifico i principali interventi sono così definiti:

- ✚ formazione di **27 nuovi stalli** di dimensione 2,50 x 5,00 m (di cui uno stallo riservato a disabili, dimensioni 3,50 x 5,0 m e due stalli con ricarica elettrica);
- ✚ formazione di un unico accesso sulla strada di Via Collina avente larghezza minima di **5,00 m**, con i relativi raggi di raccordo;
- ✚ mantenimento di tutti i collegamenti pedonali attualmente presenti;
- ✚ mantenimento dei container rifiuti in una ubicazione più consona ad un uso pratico;
- ✚ adeguamento e messa in sicurezza dell'passaggio pedonale a ridosso del posteggio, con la relativa formazione di un accesso pedonale diretto ai posteggi;
- ✚ potenziamento e riposizionamento dei corpi luce illuminanti;
- ✚ riproposta di aree verdi e nuove alberature ai lati dei parcheggi;



Planimetria del progetto

5.2. Pavimentazione

Al fine di ridurre al minimo le superfici in asfalto e per donare un carattere verde alla zona, ma allo stesso tempo aumentando il confort e migliorando le condizioni di utilizzo dei posteggi, il progetto prevede 2 tipi di pavimentazione:

- ✚ Pavimentazione con grigliati erbosi sulle superfici degli stalli per ca. 320 mq;
- ✚ Pavimentazione in asfalto sulle superfici di transito e manovra per ca. 405 mq.



5.2.1. Grigliati

I grigliati previsti sono elementi prefabbricati tipo QUADRO con riempimento di terra e relativa semina. La geometria è definita con l'inserimento di mattonelle color bruno/terra.



Esempio di impiego di grigliati erbosi

5.2.2. Miscela bituminosa

Le superfici destinate allo stazionamento ed alla circolazione/manovra dei veicoli saranno pavimentate con doppio strato di miscela bituminosa, e meglio:

- ✚ strato d'usura AC 8 N, spessore 30 mm;
- ✚ strato portante ACT 22 N, spessore 70 mm.

I camminamenti pedonali saranno pavimentati con un monostrato di AC 11 N, spessore 50 mm.

5.3. **Evacuazione delle acque meteoriche**

Di principio le acque meteoriche saranno disperse superficialmente o tramite infiltrazione nel terreno, fatta eccezione per la posa di tre nuove caditoie che raccoglieranno le acque di scorrimento della superficie asfaltata. Tali caditoie saranno allacciate al collettore comunale esistente delle acque chiare.

5.4. **Lavori di taglio alberi**

Onde garantire gli spazi di manovra e di transito secondo quanto definito dalle normative VSS e dal relativo dimensionamento, si rende necessario il taglio dell'alberatura presente.

Per compensare la rimozione della pianta il progetto prevede, oltre che all'impiego di grigliati erbosi, la sistemazione di nuove superfici verdi per un totale di ca. 160 mq e la posa di nuove alberature.



Per criteri di visibilità le superfici verdi a ridosso della carreggiata devono prevedere superficie verde o cespugli bassi con altezza massima non superiore a 60 cm.

Come indicato in entrata del presente messaggio, al fine di poter sfruttare l'intera superficie del mappale 2410, il Municipio ha previsto pure di estirpare la siepe ubicata sul sedime pubblico. È stata infatti revocata la concessione per l'occupazione di area pubblica dove era appunto ubicata la siepe. A confine con il mappale 1063 si rende dunque necessaria la costruzione di un muro di contenimento, previsto in calcestruzzo armato. Sopra il muro è prevista la posa di una barriera di protezione.

5.5. Opere di sottostrutture

Il progetto non prevede il potenziamento o il completamento di particolari infrastrutture.

Onde garantire una corretta evacuazione delle acque di superficie, è prevista l'esecuzione di 3 caditoie stradali e una canaletta; le stesse saranno allacciate al collettore esistente delle acque chiare. Si prevede il potenziamento dell'illuminazione pubblica tramite la posa di quattro nuovi corpi illuminanti. Si segnala che le lampade previste faranno una luce diretta verso il basso; in questo senso le abitazioni adiacenti non riceveranno un'illuminazione diretta. Il progetto per il potenziamento dell'illuminazione pubblica sarà gestito dalle aziende comunali.

5.6. Gestione ed utilizzo degli stalli pubblici

5.6.1. Gestione posteggi

Per favorire lo stazionamento dei residenti, dei visitatori e delle persone che svolgono vari servizi (giardinieri, artigiani, ...), si ritiene giustificato optare per uno stazionamento con regolamentazione a **DISCO ORARIO** accompagnato da una limitazione della durata. Questa situazione garantisce un minimo di rotazione dei veicoli posteggiati durante l'arco della giornata.

Per tutti gli stalli di parcheggio confermati e ubicati all'interno dell'area di studio si propone una gestione a **ZONA DISCO con limitazione oraria a un massimo di 3 ore**

A livello di segnaletica verticale (cartello) e orizzontale al suolo occorre prevedere la seguente implementazione:



- ✚ segnale 4.18 "Parcheggio con disco" in conformità con l'Ordinanza sulla segnaletica stradale;
- ✚ tavola complementare con indicazione delle condizioni orarie e dell'obbligo di esporre il disco (scritta e simbolo del disco in nero su sfondo bianco); nel caso concreto: "**mass. 3 ore**"; "Giorni feriali dalle ore 07.00 alle ore 20.00";



Con tale scelta, l'utente che desidera stazionare in questi stalli deve esporre il disco di parcheggio secondo le istruzioni indicate sulla tavola complementare; questa regola vale solo per i giorni feriali, durante le fasce orarie come alle indicazioni dell'art. 48 cpv. 2, lettera a/ OSStr (dalle 07.00 alle 20.00); durante la notte lo stazionamento è libero da limitazioni di tempo.

Informiamo infine che il posteggio sarà pure fruibile dai residenti ritenuto che lo stesso sarà inserito nella zona ASC07 con possibilità di acquisto di tessere annuali per le 24/24, sul massimo di 1/3 della capienza del parcheggio e tessere turistiche sia settimanali che mensili, come previsto dalle attuali disposizioni comunali in materia.

Come citato in precedenza il Municipio è l'organo competente per la gestione degli stalli pubblici. Quanto esposto nel presente capitolo è stato presentato a cod. Consiglio comunale a titolo informativo.

5.6.2. Posteggi auto elettriche

Allo stato attuale si prevede la disposizione di due stalli per veicoli elettrici (con colonnine di ricarica), come rappresentato nella planimetria allegata. Con AEC è aperta la possibilità di spostare la colonnina e usufruire di altri posteggi.

5.6.3. Postazione Bike Sharing

Allo stato attuale non è prevista la disposizione di alcuna postazione bike sharing nel posteggio. Tale possibilità non è tuttavia preclusa; è data la possibilità futura di attrezzare una piccola superficie a tale scopo se le esigenze saranno dimostrate.



5.7. Espropri

Il progetto non prevede espropriazioni.

5.8. Accessi privati

Come spiegato nelle premesse il mappale sul quale sorgerà il nuovo posteggio pubblico viene oggi utilizzato quale area di transito da parte di alcuni privati per poter accedere alle loro proprietà. Il Municipio, al fine di evitare di creare disagi ai proprietari di questi fondi con l'esecuzione del progetto, si è messo in relazione con loro per valutare la situazione concreta e giuridica. A seguito di queste prese di contatto è emerso quanto segue.

Accesso part. 1061 RFD di Ascona

Presso la part. 1061 sono oggi presenti 2 entrate, e meglio un'entrata pedonale per il tramite di un cancello, ed un'entrata veicolare.

A seguito degli accertamenti effettuati dal Municipio è emerso che la part. part. 1061 RFD di Ascona è al beneficio di un regolare diritto di passo iscritto a Registro fondiario a carico della part. 2410 RFD di Ascona. Diritto di passo che dai documenti giustificativi risulta essere unicamente veicolare laddove oggi vi è l'entrata dell'autorimessa.

Chiaro è che questo diritto di passo deve continuare ad essere garantito. Il Municipio ritiene pure che, ritenuto come all'interno della part. 1061 RFD di Ascona vi è pure una fognatura acque chiare ed un pozzo di ispezione, anche quest'ultimo diritto di passo vada mantenuto. Ciò che è stato fatto nell'ambito del progetto che qui ci occupa.

Ci si permette di rilevare che il proprietario del fondo in oggetto ha chiesto al Municipio di ampliare il passaggio pedonale previsto nel progetto a confine con la sua proprietà al fine di renderlo un passaggio accessibile per piccoli veicoli. Richiesta, questa, alla quale il Municipio ha deciso di non dare seguito, ritenuto come non dovuta e ritenuto come l'investimento non sarebbe stato sostenuto da alcun interesse pubblico.

Accesso part. 1062 RFD di Ascona

Presso la part. 1062 RFD di Ascona è oggi presente un cancello che funge da passaggio veicolare e pedonale.

A seguito degli accertamenti effettuati dal Municipio è emerso che il fondo 1062 RFD di Ascona non è al beneficio di nessun diritto di passo a carico della part. 2410. Anzi, a registro fondiario risulta essere iscritto un diritto di passo su un altro



fondo. L'accesso alla part. 1062 RFD di Ascona è quindi garantito con questo ultimo accesso.

Ritenuta la situazione di fatto esistente il Municipio ha tuttavia ritenuto opportuno mettersi in relazione con la proprietaria del mappale in questione al fine di valutare con lei il da farsi. Quest'ultima ha mostrato grande interesse al mantenimento con relativa formalizzazione del diritto di passo in suo favore. Sono quindi state avviate delle trattative con la proprietaria. È quindi stato trovato un accordo nel senso di concedere il diritto di passo contro un indennizzo unico di fr. 30'000.00 e costi di iscrizioni a carico della proprietaria della part. 1062 RFD di Ascona. Importo, questo, che è stato calcolato tenuto conto del fatto che il Municipio ha dovuto adeguare il progetto perdendo complessivamente 1.5 posteggi e che, con un numero inferiore di stalli, il Municipio prevede futuri minori ricavi derivanti dalla vendita di abbonamenti.

Considerato quanto sopra il Municipio, contestualmente al presente messaggio, chiede di essere autorizzato a compiere tutti gli atti necessari per la formalizzazione del diritto di passo pedonale e veicolare a favore della part. 1062 RFD di Ascona e a carico della part. 2410 RFD di Ascona, di proprietà del Comune di Ascona.

Si rileva infine che l'importo di fr. 30'000.00 verrà registrato a livello contabile a riduzione dell'investimento.

Accesso pedonale e ciclabile part. 2722 RFD Ascona

La proprietaria del mappale 2722 RFD di Ascona è pure proprietaria della part. coattiva n. 3296 RFD di Ascona. Particella coattiva, quest'ultima, che è al beneficio di un diritto di passo pedonale e ciclabile a carico della part. 1063 RFD di Ascona che confina direttamente con il mappale 2410 RFD di Ascona, di proprietà del Comune.

La proprietaria della part. 2722 RFD di Ascona, venuta a conoscenza del progetto in oggetto, si è messa in relazione con il Municipio al fine di chiedere la possibilità di istituire in suo favore un diritto di passo pedonale e ciclabile allo scopo di permetterle di accedere alla via pubblica utilizzando il diritto di passo di cui è già al beneficio e che attraversa il fondo del suo vicino.

Il Municipio, tenuto conto della situazione giuridica esistente, ha deciso di dare seguito alla richiesta e ha quindi adeguato il progetto al fine di garantire questo passaggio pedonale/ciclabile. Ritenuto come con l'adeguamento del progetto per tenere conto di questa richiesta non vi sono né perdite di posteggi né maggiori costi esecutivi, il Municipio ha chiesto alla proprietaria del fondo un indennizzo di fr. 5'000.00 per la concessione del diritto



di passo, oltre al pagamento delle spese notarili di iscrizione della servitù.

Considerato quanto sopra il Municipio, contestualmente al presente messaggio, chiede di essere autorizzato a compiere tutti gli atti necessari per la formalizzazione del diritto di passo pedonale e ciclabile a favore della part. coattiva n. 3296 RFD di Ascona e a carico della part. 2410 RFD di Ascona, di proprietà del Comune di Ascona.

Si rileva infine che l'importo di fr. 5'000.00 verrà registrato a livello contabile a riduzione dell'investimento.

6. VERIFICA DEL PASSAGGIO PEDONALE ESISTENTE

Il progetto prevede la verifica dell'attuale passaggio pedonale ubicato subito a ridosso dei posteggi lungo la Via Collina.



Passaggio pedonale oggetto di verifica

6.1. Verifica della distanza di visibilità

Le basi normative ritenute nel presente esercizio sono le seguenti:

- ✚ la linea guida cantonale relativa alla Concezione dello spazio stradale all'interno delle località (versione gennaio 2017); in particolare il paragrafo B.7 Attraversamenti pedonali;
- ✚ la norma VSS 40 241, edizione 03-2016;
- ✚ la norma VSS 40 090b, edizione 04-2001.

Lungo tutto il tratto di strada in avvicinamento ad un attraversamento pedonale deve essere garantito l'avvistamento reciproco tra pedone e veicolo. Per la determinazione della



distanza di visibilità si è tenuto conto del valore estrapolato dalla tab. 1 "Distances de visibilité nécessaires" considerata una velocità massima V_p di 40 km/h (valore rilevato V85). Il valore ritenuto nelle due direzioni è di **40 m**.

La verifica della distanza di visibilità ha avuto esito positivo (campo visivo libero da qualsiasi ostacolo in un'altezza compresa tra 0,60 e 2,50 m dal suolo).

6.2. Verifica della distanza di riconoscimento

È importante che l'automobilista, ancor prima di vedere il pedone, percepisca la presenza dell'attraversamento pedonale. La distanza di riconoscimento, ovvero quella da cui un passaggio pedonale può essere avvistato e riconosciuto come tale da un veicolo, deve essere almeno il doppio di quella di visibilità.

La distanza di riconoscimento considerata è:

distanza di riconoscimento = 2 x distanza di visibilità = 80 m

La verifica della distanza di riconoscimento della struttura pedonale ha avuto esito positivo.

6.3. Verifica della frequenza di attraversamenti

In ragione del contesto residenziale, e in particolare della strada con accessibilità limitata, la verifica degli attraversamenti al presente passaggio pedonale non risulta rappresentativa. Considerando che il passaggio pedonale è ubicato in maniera strategica, collegando un comparto residenziale collinare al centro di Ascona tramite un percorso pedonale, si ritiene giustificato mantenere questa struttura di attraversamento.

6.4. Verifica delle condizioni di illuminazione

La zona del passaggio pedonale deve essere adeguatamente illuminata secondo le disposizioni della direttiva SLG 202 (2005) dell'Associazione Svizzera per la luce. Si prevede la posa di un nuovo candelabro secondo le disposizioni geometriche previste dalle norme in vigore, al fine di garantire la corretta illuminazione sulla struttura di attraversamento.



7. PREVENTIVO DEI COSTI +/- 10%

La spesa a carico del Comune è definita come segue:

	Importo CHF
OPERE DI PAVIMENTAZIONE	157'541.00
OPERE DI SEGNALETICA VERTICALE	5'660.00
OPERE DI DEMARCAZIONE	1'878.00
OPERE DA GIARDINIERE	6'630.00
OPERE DA METALCOSTRUTTORE	10'000.00
TOTALE DELLE OPERE	181'709.00
IMPREVISTI ca. 10%	19'570.00
ONORARI DI PROGETTO E D.L.	43'000.00
TOTALE PARZIALE	242'879.00
IVA 7.7%	18'701.68
TOTALE PREVENTIVO, IVA INCLUSA, ARROTONDATO	260'000.00

La spesa a carico dell'Azienda elettrica è definita come segue:

	Importo CHF
OPERE DI PAVIMENTAZIONE	14'404.00
ILLUMINAZIONE PUBBLICA	14'000.00
IMPREVISTI, ca. 10%	2'800.00
TOTALE PREVENTIVO, IVA ESCLUSA, ARROTONDATO	32'000.00

8. CONTRIBUTI DI MIGLIORIA

8.1 Principi

La Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT) e la corrispondente Legge cantonale di applicazione (LALPT) stabiliscono che l'Ente pubblico ha l'obbligo di urbanizzare i terreni ubicati in zona edificabile dotandoli di accessi sufficienti e conformi. Alla realizzazione di queste opere sono chiamati a contribuire i privati. Il Cantone sancisce l'obbligo per gli Enti di diritto pubblico di riscuotere i costi per le opere di urbanizzazione quando queste concorrono ad apportare un vantaggio particolare ai fondi interessati. Al Cantone compete l'adozione delle norme di applicazione. Il contributo di miglioria si fonda sui principi



dell'equivalenza e della copertura dei costi. Ciò significa che fra l'ammontare del contributo e il valore economico della prestazione deve sussistere una proporzione ragionevole (equivalenza delle prestazioni); dall'altro, che l'ammontare complessivo dei contributi non può eccedere il costo dell'opera.

Nel Cantone Ticino il contributo di miglioria è retto dalla Legge sui contributi di miglioria del 24 aprile 1990 (LCM). Secondo la LCM danno luogo a contributi di miglioria le nuove opere di urbanizzazione, il miglioramento e l'ampliamento sostanziale di un'opera esistente, ossia quando sotto un profilo funzionale migliora la sicurezza, l'accessibilità, la salubrità e la tranquillità dei fondi limitrofi oppure ancora quando l'opera elimina o riduce inconvenienti ed oneri. La valutazione di questi vantaggi particolari per i fondi limitrofi dipende da un apprezzamento tecnico.

Non danno per contro luogo al prelievo dei contributi gli interventi di semplice manutenzione intesi a conservare il valore e l'uso dell'opera che non presentano ampliamenti né cambiamenti di destinazione. Neppure i costi per il semplice rifacimento dovuto all'usura, ad esempio di condotte dell'acqua, danno luogo al prelievo dei contributi. Queste spese devono essere coperte dalle tasse d'uso e di allacciamento. Quando il finanziamento di un'opera o di una parte d'opera è adeguatamente garantito da altri tributi, il Municipio può prescindere dal prelievo dei contributi.

Le opere di urbanizzazione si suddividono in opere di urbanizzazione generale e particolare. Per urbanizzazione generale si intende l'allacciamento di un territorio edificabile ai rami principali degli impianti di urbanizzazione, quali le condotte principali, le strade principali e di collegamento tra quartieri,... La misura di prelievo è limitata dalla LCM tra il 30% e il 60%. Per urbanizzazione particolare sono invece considerate le opere di raccordo dei singoli fondi alle infrastrutture principali quali ad esempio le strade secondarie che sono a servizio quasi esclusivo di un comprensorio limitato. La misura di prelievo è fissata in questo caso dalla LCM tra il 70% e il 100%.

8.1 Applicazione

L'art. 7 della LCM definisce che la quota di prelievo a carico dei proprietari inclusi nel perimetro d'imposizione deve essere "fissata in base al vantaggio particolare presumibile". La legge indica che, per le opere di urbanizzazione generale tale quota non può essere inferiore al 30% né superiore al 60% della spesa determinante; per le opere di urbanizzazione particolare, la quota di prelievo non deve essere inferiore al 70% della spesa determinante.

La quota di prelievo è di regola decisa dal Consiglio Comunale nell'ambito dell'approvazione del progetto e del relativo piano finanziario dell'opera.



Considerato come la carenza di posteggi è stata accertata nell'ambito del PR, il Municipio ritiene che -pur essendo il nuovo posteggio sito in una strada per residenti autorizzati- l'intervento sia di interesse pubblico e che rientri tra gli interventi di urbanizzazione generale. Ciò considerato il Municipio propone a cod. Consiglio Comunale Ascona di applicare una quota pari al 30% della spesa determinante. Quota che, per altro, è pure stata applicata al prelievo dei contributi di miglitoria di Viale Papio, Piazza della Posta e Via Circonvallazione.

9. CONCLUSIONI

Il Municipio è convinto della bontà dell'investimento proposto il quale andrà per certo a migliorare e garantire le condizioni di visibilità e di sicurezza per gli utenti e i residenti della zona collinare. Per questo motivo il Municipio invita cod. Consiglio comunale a voler approvare i crediti richiesti.

10. ASPETTI FORMALI E PROCEDURALI

Preavviso commissionale: l'esame del Messaggio compete alla Commissione della Gestione e alla Commissione edilizia ed Opere pubbliche.

Referendum facoltativo: la decisione del Consiglio Comunale sottostà al referendum facoltativo (art. 75 cpv. 1 LOC).

Quoziente di voto: per l'approvazione del dispositivo di delibera è necessaria la maggioranza assoluta dei membri del Consiglio Comunale, ovvero almeno 18 voti (art. 61 cpv. 1 LOC).

Proposta di decisione

Fatte queste considerazioni e restando a vostra disposizione per ulteriori informazioni e chiarimenti, vi invitiamo a voler

deliberare

- 1. È concesso un credito di Fr. 260'000.00 (IVA inclusa) a carico del Comune la sistemazione del posteggio al mappale 2410 RFD Ascona.**
- 2. È concesso un credito di Fr. 32'000.00 (IVA esclusa) a carico dell'Azienda elettrica comunale per la sistemazione del posteggio al mappale 2410 RFD Ascona.**



3. È approvato il prelievo dei contributi di miglioria per la sistemazione del posteggio al mappale 2410 RFD di Ascona a valere quale opera di urbanizzazione generale. Viene fissata la quota imponibile del 30% sulla spesa determinante. I ricavi verranno registrati in entrata nel conto investimenti.
4. Il Municipio è autorizzato a gravare il mappale 2410 RDF di Ascona con una servitù di passo pedonale e veicolare a favore della part. 1062 RFD di Ascona contro un indennizzo di fr. 30'000.00 e assunzione da parte del beneficiario di tutte le spese notarili. Il Municipio è autorizzato, a tale scopo, a sottoscrivere ogni atto necessario. L'ammontare dell'indennizzo verrà registrato in entrata dell'investimento.
5. Il Municipio è autorizzato a gravare il mappale 2410 RDF di Ascona con una servitù di passo pedonale e ciclabile a favore della part. coattiva n. 3296 RFD di Ascona contro un indennizzo di fr. 5'000.00 e assunzione da parte del beneficiario di tutte le spese notarili. Il Municipio è autorizzato, a tale scopo, a sottoscrivere ogni atto necessario. L'ammontare dell'indennizzo verrà registrato in entrata dell'investimento.
6. Gli importi verranno registrati nella gestione investimenti. L'ammortamento sarà effettuato in conformità alle disposizioni della Legge organica comunale e del Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei comuni.
7. Il presente Messaggio annulla e sostituisce il Messaggio municipale 27/2020 ed il relativo credito in favore del Comune di Ascona di fr. 190'000.00 (IVA inclusa) che vede un totale di uscite fr. 3'400.00 ed il credito di fr. 19'500.00 (IVA esclusa) in favore dell'Azienda elettrica comunale per il quale non sono state registrate delle uscite.
8. I crediti concessi decadono se non utilizzati entro 2 anni dalla crescita in giudicato della presente decisione.

Con ogni ossequio.

Il Sindaco:

Dr. Med. Luca Pissoglio

Per il Municipio:



La Segretaria:

avv. Paola Bernasconi