



Bellinzona, 2 marzo 2020

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE DELL'EDILIZIA SUL MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 368 - MANUTENZIONE STRAORDINARIA STRADE COMUNALI CREDITO QUADRO 2020 - 2023

Lodevole Consiglio comunale,

nella seduta del 18.02.2020 la Commissione dell'edilizia ha esaminato il Messaggio Municipale No 368, il relatore ha in seguito approfondito puntualmente alcuni dettagli presso il dicastero competente.

1. Introduzione

La manutenzione e la conservazione della proprietà stradale sono compiti costanti e impegnativi per tutti i proprietari di infrastrutture viarie. Sono pure onerosi e l'ottenimento di mezzi finanziari adeguati non è sempre facile: gli investimenti richiesti sono politicamente poco "visibili", perché non danno (o danno poco) valore aggiunto, ma riportano solo le infrastrutture al loro valore originale.

Ne consegue che spesso in passato le modalità di azione in materia erano legate ai danni palesi, magari già irreparabili, senza una vera e propria strategia: in pratica con un'azione in emergenza quando la necessità si faceva evidente, ciò che provocava un ritardo di conservazione e un progressivo aumento del degrado e dei costi.

Negli ultimi anni, gli enti pubblici sembrano diventati più sensibili, anche per la maggior consapevolezza del loro ruolo di proprietario stradale e gli accresciuti rischi di essere chiamati in causa per la responsabilità che ne deriva; inoltre i sistemi di rilievo e le strategie di pianificazione degli interventi si sono sviluppate e modernizzate, allo scopo di intervenire al momento giusto con la soluzione adeguata, senza attendere l'ultimo momento.

Anche la Città di Bellinzona intende progredire e proseguire con dei moderni sistemi di rilevamento e pianificazione delle misure, ad oggi almeno per quanto attiene alle pavimentazioni; sembra infatti che manchi ancora una sistematica per la conservazione dei manufatti (ponti, ponticelli, sopra e sottopassi, muri di sostegno importanti, ecc.).

2. Premessa

La rete viaria cittadina raggiunge i 300 km di strade, per un valore patrimoniale dell'ordine di ca. 750 milioni di franchi, stima del valore a nuovo, importo calcolato con le sole sotto e soprastruttura stradale.

Secondo informazioni assunte presso il dicastero competente, 250 km sono pavimentati, i restanti 50 km sono strade la cui superficie non è pavimentata. I rilievi di cui ai punti successivi riguardano 220 km di strade asfaltate, essi non includono infatti le strade di Gudo e Monte Carasso.

A titolo di paragone, il valore stimato del patrimonio delle strade cantonali, la cui lunghezza è di circa 1'050 km, considerando solo la sotto e la soprastruttura stradale è di ca. 2'100 milioni di franchi.

La Città di Bellinzona vanta quindi una lunghezza stradale totale pari a un po' meno di un terzo della rete cantonale, il valore del patrimonio, se si considerano solo le sopra e sottostrutture, sembra anch'esso in linea (circa un terzo).

Molte strade della Città sono però di calibro e standard inferiore a quelli cantonali, il valore patrimoniale cittadino è quindi probabilmente sovrastimato, a maggior ragione se consideriamo le strade non asfaltate (se la larghezza media delle strade comunali si situa tra i 5 ed i 6 metri, il valore al m² sarebbe attorno ai 450 CHF/m², piuttosto alto), ma si tratta pur sempre di valutazioni con margini di apprezzamento assai ampi, ciò che non incide comunque in modo determinante sulle stime del fabbisogno teorico di cui ai punti successivi.

3. Lo stato del patrimonio delle pavimentazioni

Le considerazioni che seguono valgono quindi per le strade asfaltate e rilevate.

Il PMS (Pavement Management System) è per definizione lo strumento che permette al Municipio e ai servizi tecnici della Città di pianificare i lavori di manutenzione della rete stradale, ottimizzando le risorse a disposizione e razionalizzando la tempistica degli interventi. In questo modo si ottiene un quadro generale della situazione che consiste in una visione d'insieme delle condizioni della rete stradale del quartiere di Bellinzona dopo il rilievo del 2013 e degli altri quartieri negli anni successivi.

Secondo gli studi PMS dal 2013 ad oggi in diversi quartieri, la situazione qualitativa della rete delle strade comunali è definita, nel complesso, da un indice di stato (Indice di stato I1) stabilito in funzione del degrado della pavimentazione. Questo indice, calcolato su un totale di 220 km secondo i principi delle norme VSS, indica che ca. il 40% dell'intera rete è da considerarsi in buono stato, il 35% è in uno stato medio, mentre la rimanenza (ca. il 25%) è in condizioni appena sufficienti o addirittura critiche/cattive.

Sempre a titolo di paragone, lo stato del patrimonio delle strade cantonali nel 2018 era per il 35% buono, per il 35% sufficiente (medio) e per un 30% da critico a pessimo, dove il pessimo era il 7% circa.

Lo stato della pavimentazione a Bellinzona si rivela quindi simile a quello della rete cantonale, anche se va tenuto conto della differenza nelle date dei vari rilievi (Bellinzona in anni diversi dal 2013, Cantone nel 2018)

4. La conservazione del patrimonio

Per quanto attiene la conservazione del patrimonio, a livello delle strade nazionali l'Ufficio federale delle strade indica come necessario un tasso d'investimento annuo pari all'1.5% del valore dell'intero patrimonio (fabbisogno teorico minimo a copertura delle esigenze di conservazione di sotto e soprastruttura, manufatti, impianti ecc.) altri calcoli e studi propongono un tasso medio del 2%.

Se si utilizza la stessa metodologia per il solo patrimonio della soprastruttura (che si compone in sintesi del sottofondo in misto granulare e di 2 o 3 strati di asfalto) e considerando un rinnovo ideale ogni 20 – 25 anni per l'asfalto e di ca. 40 – 50 anni per il sottofondo, il tasso di investimento medio annuo necessario si situa a ca. 2.5 - 3%.

Per i circa 300 km delle strade comunali di Bellinzona, visto che l'utilizzo e il conseguente degrado non sono paragonabili a quelli delle strade cantonali (e quindi la frequenza del rinnovo è inferiore) e che vi sono tratti non pavimentati, il calcolo del fabbisogno teorico per la sola conservazione della pavimentazione potrebbe verosimilmente essere ridotto anche a 1.0- 1.5% (stima che va verificata, ma che rappresenta un ordine di grandezza), ne consegue che sarebbe necessario un investimento annuo dell'ordine di 8 -11 mio CHF all'anno.

5. La richiesta di credito

5.1 L'importo

In realtà, nessun ente pubblico dispone dei mezzi idealmente necessari per una conservazione del patrimonio secondo la letteratura tecnica, anche se la sensibilità sta cambiando.

Il Cantone, sempre nell'ambito del paragone già tracciato, con un incremento dei crediti negli ultimi anni, per la pavimentazione dispone oggi di una quota grosso modo pari a 2/3 di quella teoricamente necessaria, tenuto però conto anche di tutti gli altri investimenti che presentano parti attribuibili alla categoria del rinnovo.

A Bellinzona il credito richiesto rappresenta circa un decimo della necessità stimata, anche a livello comunale vanno però considerati pure altri lavori con parti d'opera utili alla conservazione: quelli legati alla manutenzione ordinaria, gli altri investimenti stradali e gli interventi sulle sottostrutture sviluppati da terzi (AMB, Cablecom, Metanord, Swisscom e TERIS), un ulteriore contributo e dato dai crediti ancora disponibili (circa 1 mio di franchi).

Tutti questi elementi aumentano la disponibilità globale per il rinnovo della soprastruttura stradale. La totalità dei mezzi finanziari destinati alla conservazione delle pavimentazioni si avvicina quindi un po' di più al minimo necessario, anche se ne resta assai lontano.

5.2 Gli interventi previsti

L'elenco contempla opere distribuite su diversi quartieri (8 su 13) e la loro designazione, oltre che a tener conto della necessità data dallo stato dell'infrastruttura, considera anche i vari condizionamenti, vale a dire le situazioni che possono essere sistemate nell'ambito di altri crediti o lavori di terzi.

6. Conclusioni

Sulla necessità del credito non vi è dubbio, anche guardando ad alcune situazioni molto degradate. In futuro, a mente della commissione, i crediti di conservazione dovranno essere aumentati, onde poter programmare tempestivamente i risanamenti, senza attendere che i presentino situazioni già fortemente compromesse, che comportano spese superiori. Come osservato in precedenza, prevedendo la giusta misura al momento opportuno, si ottimizza e a lungo termine si risparmia.

Il prossimo rilievo dovrà possibilmente comprendere l'intera rete al medesimo momento. Un incremento dei crediti dovrà comunque tener conto delle possibilità pratiche di investimento, sia per quanto attiene la loro gestione (personale della Città), sia per l'effettiva realizzabilità (numero di cantieri sopportabile per la rete cittadina,

tenuto conto di tutti gli altri lavori) e si dovrà inserire nel già ricco elenco di investimenti previsti nei prossimi anni.

Non da ultimo andrà introdotto pure un sistema di monitoraggio gestione dei manufatti che fanno parte del corpo stradale.

Per quanto attiene alla forma, quella di credito quadro permette la necessaria flessibilità a livello di programmi di lavori e spese. Seguirà un regolare aggiornamento sugli interventi ed investimenti effettivamente concretizzati.

Per le considerazioni espresse, la commissione invita, codesto lodevole Consiglio comunale a voler

risolvere:

1. Sono approvati i progetti di massima e i preventivi di spesa relativi agli interventi di manutenzione straordinaria delle strade comunali – credito quadro per gli anni 2020 - 2023;
2. È concesso al Municipio un credito di CHF 3'200'000.00 per la realizzazione delle opere, da addebitare al Conto degli investimenti del Comune;
3. Il Municipio è l'organo competente per la suddivisione in singoli crediti d'impegno;
4. Ai sensi dell'art. 13 cpv. 3 LOC, il corrispondente credito decadrà se non verrà utilizzato entro un anno dalla crescita in giudicato di tutte le decisioni relative a procedure previste dalle leggi per rendere operativa la presente risoluzione.

Con ogni ossequio.

PER LA COMMISSIONE DELL'EDILIZIA

F.to:

Alberto Casari

Bixio Gianini

Carlo Celpi, relatore

Gabriele Pedroni

Manuel Donati

Tuto Rossi

Renato Dotta

Giorgio Valenti

Michele Genini