



# COMUNE DI MERGOSCIA

6647 Mergoscia  
091/745.12.23

info@comune-mergoscia.ch  
www.comune-mergoscia.ch

Messaggio municipale n. 5/2019

Mergoscia, 28 febbraio 2019

## REGOLAMENTO COMUNALE POSTEGGI PUBBLICI

Egregio Signor Presidente,

Gentili Signore, Egregi Signori,

vi sottoponiamo, per esame e approvazione, il Regolamento comunale riguardante i posteggi pubblici a Mergoscia.

### Situazione attuale

Fino ad oggi il posteggio delle auto su suolo pubblico non è mai stato disciplinato. L'utilizzo dei posteggi pubblici è stato esempio di disordine e dell'indisciplina di diversi utenti. Spesso le autovetture vengono posteggiate selvaggiamente in prossimità di curve o piazzuole, rendendo difficile poi il transito o lo scambio tra i veicoli.

Il territorio di Mergoscia offre complessivamente ca. 100 posteggi pubblici su aree di parcheggio libere, generalmente non regolamentate, dove lo stazionamento dei veicoli è possibile di regola 24h/24h e 7/7 giorni.

Durante l'inverno questa situazione è accettabile e funzionale, ma in estate buona parte di queste aree vengono occupate per giorni interi da veicoli appartenenti a turisti, villeggianti, escursionisti, proprietari di residenze secondarie e conseguentemente la domanda di posteggi al servizio dei residenti dei nuclei e delle attività non è garantita.

Per definizione i posteggi pubblici sono a libera disposizione dell'utenza e non possono per principio essere destinati a uso esclusivo dei singoli; devono quindi essere a disposizione dei bisogni generali della circolazione.

Dal lato giuridico, le attuali norme di attuazione del PR (art. 38 NAPR) obbligano il privato alla formazione dei posteggi a servizio delle abitazioni, definendone il metodo per il calcolo del numero per ogni abitazione/appartamento. Deroghe o eccezioni possono essere concesse dal Municipio solo quando la formazione dei posteggi risulta oggettivamente impossibile o fosse in contrasto con il principio di conservazione di valori storici-ambientali dei nuclei. In questo caso si prelevano i contributi sostitutivi per creare la parità di trattamento con chi esplica l'obbligo di costruzione del posteggio.

Dal lato pratico si può constatare come questi stalli, in modo particolare quelli nei pressi dei nuclei, siano utilizzati in modo accresciuto, specialmente di notte e nei fine settimana, dai domiciliati del Comune che non dispongono di posteggio su area privata o non possono realizzarne a causa delle sopracitate norme di PR. A questi si aggiungono altri utilizzatori, parte dei quali approfittano probabilmente della gratuità degli stalli. Risulta poi difficile reprimere gli abusi commessi da persone che occupano a tempo indeterminato i posteggi pubblici con rimorchi, auto senza targhe o camper.

Il Municipio, ha sviluppato il regolamento comunale, prefiggendosi i seguenti parametri:

- Disciplinare i parcheggi sul territorio comunale, in base alla Legge sullo sviluppo territoriale (LST);
- Definire una regolamentazione e gestione funzionale dei posteggi esistenti;
- Dare la priorità ai domiciliati e residenti, che non dispongono di sufficienti parcheggi privati;
- Non creare disparità di tasse d'uso per i differenti utenti;
- Contenere l'occupazione prolungata effettuata dai turisti e dai proprietari delle abitazioni secondarie, che lasciano parcheggiato il proprio veicolo, anche per settimane, soprattutto nelle zone a ridosso dei nuclei;
- Permettere una regolare rotazione tra gli utenti;
- Conformare gli stalli attuali e già in uso con gli strumenti in vigore e a norma di legge;
- Considerare l'analisi dello Studio Ing. Allievi del 28.04.2017, in seguito "Studio Allievi".

### **Studio Allievi**

In data 29.01.2018 è stato presentato alla popolazione con una serata informativa, l'esito di un'analisi effettuata dallo Studio d'Ingegneria Francesco Allievi di Ascona. L'obiettivo di tale esercizio era di fornire al Municipio una panoramica dettagliata della domanda / offerta dei posteggi pubblici sul suolo comunale.

L'incarto del 29.04.2017, comprende:

- ✓ Rilievo offerta e gestione attuale posteggi pubblici
- ✓ Analisi del fabbisogno di posteggi
- ✓ Analisi conformità con il PR / Piano del traffico in vigore
- ✓ Conferma aree di posteggio pubblico
- ✓ Sviluppo piano di indirizzo e strategia di gestione dei posteggi pubblici
- ✓ Elaborazione progetto d'intervento per le aree di posteggio già esistenti

Il progetto comprendeva una terza fase, quale la votazione di un credito di esecuzione da parte dell'Assemblea comunale, la pubblicazione del progetto ai sensi della legge in vigore e da ultimo l'esecuzione, quale la demarcazione e regolamentazione delle aree di parcheggio pubblico.

Quest'ultima fase non è stata portata in avanti dal Municipio, in quanto il volere della popolazione era già stato captato alla serata informativa. Di conseguenza, a sostegno del Municipio, è stato costituito un gruppo ad hoc per trattare il tema dei posteggi pubblici a Mergoscia.

Lo Studio Allievi è stato avallato dall'Ufficio cantonale Area del supporto e del coordinamento di Bellinzona in data 13.11.2017.

### **Gruppo di lavoro posteggi**

Sollecitato da alcuni cittadini presenti alla serata informativa svoltasi il 29.01.2018, atta a informare la popolazione sull'esito dello Studio Allievi, il Municipio ha costituito un gruppo di lavoro, composto da 6 membri, per elaborare il Regolamento posteggi pubblici sul territorio comunale. Si specifica che per la composizione del gruppo si è tenuto conto della frazione di domicilio e della necessità di posteggio, infatti lo stesso è composto da un rappresentante per ogni nucleo (Lissoi, Benitt, Piazza, Ropiana, Busada) e un rappresentante per le residenze secondarie.

Il gruppo si è riunito più volte nel corso dell'anno passato, per discutere e trovare soluzioni da sottoporre al Municipio.

Con l'inizio del nuovo anno e non avendo ancora ricevuto alcun documento elaborato dalla Commissione, il Municipio si è permesso di sollecitare il gruppo, richiedendo di presentare un rapporto conclusivo, che dovrà racchiudere le decisioni e proposte ottenute dagli incontri.

Il rapporto del Gruppo di lavoro è stato consegnato il 25.02.2019, che alleghiamo in copia al presente Messaggio Municipale.

### Piano Regolatore

L'attuale Piano Regolatore del Comune, datato dicembre 1997, presenta alcune lacune. Infatti nel PR sono indicati 12 posteggi, quali zone Attrezzature Pubbliche/Edifici Pubblici (AP/EP).

Benché il PR del 1994 preveda diversi posteggi, a tutt'oggi la maggior parte degli stessi non sono stati realizzati. La causa è dovuta a scelte pianificatorie eseguite "a tavolino", che non tengono conto della morfologia del terreno, più precisamente parti di fondo vincolati con pendenza superiore al 100% e fondi parzialmente vincolati per posteggi laterali, dove la strada esistente ha già muri di sostegno di ca. 2.0 m di altezza. Di conseguenza, l'edificazione dei posteggi in queste aree comporterebbe dei grandissimi e sproporzionati investimenti per la realizzazione di questi parcheggi.

Si ribadisce che qualora si voglia destinare delle nuove zone per costruire nuovi posteggi a Mergoscia, è necessario un adeguamento parziale del PR, tramite varianti. Si segnala che la procedura per effettuare delle modifiche di Piano Regolatore si può quantificare in 4-6 anni, di conseguenza si può dedurre che non è una soluzione a corto termine.

Ulteriori delucidazioni riguardanti la situazione del PR di Mergoscia, sono indicate nel rapporto esplicativo del tecnico comunale Ing. Calastri del 15.02.2019.

### Piano del traffico

Come indicato nel piano generale dello studio Allievi "Dimensionamento e nuova gestione posteggi su suolo pubblico" del 28.04.2017, che alleghiamo al presente MM, si riassume qui di seguito l'area posteggi esistenti e non, ma inseriti a PR sul territorio comunale:

<i>Comparto</i>	<i>Area parcheggio</i>	<i>PR</i>	<i>Regolamento comunale</i>
Piazza	Esistente	Non inserito	Considerato
C 1-1 inizio Benitt	Non esistente	Inserito	Non considerato
C 1-2 metà Benitt	Esistente	Non inserito	Considerato
C 1-3 fine Benitt	Non esistente	Non inserito	Non considerato
C 1-4 Cimitero	Esistente	Inserito in parte	Considerato
C 2-1 fine Busada	Esistente	Non inserito	Considerato
C 2-2 metà Busada	Esistente	Non inserito	Considerato
C 2-3 inizio Busada	Esistente	Non inserito	Considerato
C 3-1 Lissoi	Esistente	Inserito	Considerato
C 4-1 Ganèla riale	Non esistente	Inserito	Non considerato
C 4-2 metà Ropiana	Non esistente	Inserito	Non considerato
C 4-3 Ropiana nucleo	Esistente	Inserito	Considerato

C 4-4 inizio Casaa	Non esistente	Non inserito	Non considerato
C 4-5 Casaa riale	Non esistente	Inserito	Non considerato
C 4-6 Casaa ecocentro	Occupato da Ecocentro	Inserito	Non considerato
C 5-1 fine Cioss	Esistente	Inserito	Non considerato
C 5-2 depuratore	Esistente	Non inserito	Non considerato
C 6-1 strada cantonale	Esistente	Non inserito	Considerato

Nel complessivo si può riassumere come segue:

- 9 stalli sopra indicati in verde, sono attualmente inseriti in zone destinate a posteggi e utilizzati dagli utenti.
- 9 stalli sopra indicati in bianco, non possono o non potranno mai essere destinati a una zona posteggi.

Il Municipio ha tenuto in considerazione i 9 comparti già esistenti per attuare il Regolamento comunale.

I 9 comparti non tenuti in considerazione, dopo aver effettuato dei sopralluoghi sia con l'Ing. Allievi, che con il tecnico comunale Ing. Calastri, sono di fatto delle aree dove:

- I costi sono troppo elevati per la costruzione di nuovi posteggi in confronto al nr. di posti auto realizzati → C 1-3, C 4-2
- È necessario un atto di espropriazione sui fondi confinanti → C 1-1, C 4-4, C 4-5
- La formazione del terreno non è idonea, causa infiltrazioni → C 4-1, C 4-5
- La formazione del terreno non è idonea, causa pericolo di scivolamento → C 1-3,
- L'area è occupata dall'attuale punto di raccolta dei rifiuti "ecocentro" → C 4-6
- L'area è adibita a "piazza di giro" → C 5-1
- L'area è inserita a PR, quale AP-EP, i posteggi pubblici non sono possibili → C 5-2

### **Zona Benitt**

Durante le ultime Assemblee comunali è stata sollecitata più volte la realizzazione del posteggio indicato a PR in zona Benitt (C 1-3). Il Municipio ha incaricato il tecnico comunale Ing. Calastri di sviluppare un'analisi sulla possibile realizzazione di tale comparto. Si allega al presente Messaggio Municipale il rapporto del tecnico comunale Ing. Calastri del 13.02.2019, per prendere atto della reale situazione.

### **Ecocentro**

Attualmente il centro di raccolta rifiuti "ecocentro" in Casaa, occupa un'area adibita a posteggi pubblici, indicata a PR. Il Municipio è in trattative con dei privati per un eventuale acquisto di un terreno, in fondo alla Via Casaa, luogo relativamente nascosto alla veduta del panorama dal paese e allo stesso tempo strategico per accedere anche con un mezzo pesante che si occupa del servizio smaltimento rifiuti. I tempi per poter realizzare tale progetto sono purtroppo alquanto lunghi (compravendita, modifica PR e progetto), ma se si ottengono le relative autorizzazioni, i posteggi verranno di conseguenza riqualificati come tali.

### Segnaletica verticale

Per limitare la durata di sosta nelle aree di parcheggio pubblico ubicate nelle vicinanze dei nuclei, onde evitare lo stazionamento di lunga durata e permettere una regolare rotazione, la miglior soluzione è di adottare una segnaletica "Zona disco bianca - max. 4 ore".

Secondo l'art. 48 OSStr. nelle aree contrassegnate da questo segnale è possibile stazionare esibendo il disco orario (indicazione ora arrivo), tutti i giorni (dal lunedì alla domenica). I veicoli possono stazionare per la durata massima di 4 ore, dalle ore 06.00 alle ore 22.00. Durante la notte, lo stazionamento è libero da limitazioni di tempo.

Nel regolamento però viene disciplinata la possibilità di concedere delle autorizzazioni che consentono l'uso dei posteggi pubblici senza limitazioni di tempo e in ordine delle seguenti priorità: agli invalidi domiciliati, ai domiciliati nel Comune impossibilitati ad avere parcheggi privati, agli utenti che esercitano un'attività professionale continua nel Comune e per ultimo agli utenti senza domicilio, ai quali il Municipio può rilasciare speciali autorizzazioni, secondo la disponibilità.

L'autorizzazione permette al beneficiario di parcheggiare il proprio veicolo nell'area appositamente demarcata ed è valida solo nei singoli comparti per il quale è stata emessa. La stessa è personale e non garantisce a chi la possiede di trovare sempre un posteggio libero (senza garanzia di posto).

Il numero delle agevolazioni concesse è limitato alle reali capacità offerte dai singoli comparti, ritenuto l'equo rapporto tra bisogni dei residenti, delle attività o di chi viene in visita a Mergoscia, di regola max. 60-80% degli stalli disponibili.

### Segnaletica orizzontale

Una volta attuata la procedura ufficiale per la posa della nuova segnaletica, verranno fresate tutte le demarcazioni attuali di colore bianco per il loro ridimensionamento, secondo la norma VSS 640 291a, che richiede una misura minima per un posteggio di 2.20 m x 5 m, a seconda della sua ubicazione. Laddove le demarcazioni non sono più o parzialmente visibili, causa lavori di rifacimento del manto stradale, verranno da subito tinteggiati i nuovi stalli.

### Comparti

Attualmente sul territorio di Mergoscia si trovano complessivamente 103 posteggi pubblici (87 stalli demarcati e 16 stalli non demarcati) e si tratta di posteggi ubicati su sedimi pubblici designati a PR e altri su superficie stradale. La maggior parte dei parcheggi non è conforme alle norme VSS.

Dopo un'attenta valutazione dei singoli comparti e della richiesta della specifica zona, il Municipio ha suddiviso i comparti e attribuito la regolamentazione seguente:

<i>Zona</i>	<i>Segnaletica orizzontale</i>	<i>Segnaletica verticale</i>	<i>Regolamentazione</i>
<b>CHIESA – PIAZZA DEL PAESE</b>	2 posteggi	P – "zona disco max. 4 ore" e "autorizzazione municipale"	Legge sulle strade

I posteggi ubicati presso la Piazza del paese, dovranno al più presto essere ridimensionati, in quanto a più riprese la ditta di trasporti FART ha comunicato di avere spesso difficoltà con le manovre e sosta del Bus nr. 312. La stessa problematica è stata anche segnalata dalla Polizia Città di Locarno, che è dovuta intervenire sul posto quando il bus è rimasto bloccato nelle operazioni di manovra, a causa delle auto posteggiate in modo non corretto in piazza.

Gli stalli verranno ridotti da 7 a 2 posteggi, con dimensioni a norma VSS e ridisegnate le righe di colore giallo per la sosta del bus, ad oggi non più visibili.

Zona	Segnaletica orizzontale	Segnaletica verticale	Regolamentazione
<b>CIMITERO</b>	19 posteggi (a norma 13)	Parchimetro collettivo	AP-EP e PR in parte (solo per 6 posteggi)

Il comparto del Cimitero dovrà prima subire una modifica di Piano Regolatore, in quanto lo stesso non è indicato per intero quale area di posteggio.

Zona	Segnaletica orizzontale	Segnaletica verticale	Regolamentazione
<b>BENITT</b>	5 posteggi	P – “zona disco max 4 ore” e “autorizzazione municipale”	Legge sulle strade

Nel nucleo di Benitt non sono demarcate alcune righe di posteggio a causa del rifacimento del manto stradale avvenuto nel 2016. Spesso le auto vengono posteggiate anche davanti all'idrante.

Zona	Segnaletica orizzontale	Segnaletica verticale	Regolamentazione
<b>LISSOI</b>	17 posteggi	P – “zona disco max 4 ore” e “autorizzazione municipale”	PR

Il comparto Lissoi attualmente dispone di 24 posteggi molto stretti. Soprattutto in estate gli stalli vengono occupati per la maggior parte da turisti o dai proprietari delle residenze secondarie che raggiungono la casa ai monti, sostando anche per settimane. Introducendo un sistema “zona disco max. 4 ore” si vincolerebbe tali utenti a voler utilizzare il posteggio in zona Cimitero.

Zona	Segnaletica orizzontale	Segnaletica verticale	Regolamentazione
<b>BUSADA (S. VINCENZO)</b>	9 posteggi	P – “zona disco max 4 ore” e “autorizzazione municipale”	PR

Attualmente il comparto dispone di 10 posteggi. La zona non subisce una grande perdita di stalli, per rapporto alle persone che utilizzano i posteggi in tale zona.

Zona	Segnaletica orizzontale	Segnaletica verticale	Regolamentazione
<b>BUSADA (AI MOTT)</b>	5 posteggi	P – “zona disco max 4 ore” e “autorizzazione municipale”	Legge sulle strade

Attualmente gli stalli alla fine della Via Busada sono 11 e per poter permettere anche alle auto di utilizzare la strada come “piazza di giro”, si potranno realizzare 5 posteggi a norma.

Zona	Segnaletica orizzontale	Segnaletica verticale	Regolamentazione
<b>BUSADA (CANEVAA)</b>	5 posteggi	P – “zona disco max 4 ore” e “autorizzazione municipale”	Legge sulle strade

I posteggi attuali sono 9 e con il rifacimento della segnaletica si creano 5 posteggi a norma.

Zona	Segnaletica orizzontale	Segnaletica verticale	Regolamentazione
<b>ROPIANA</b>	5 posteggi	P – “zona disco max 4 ore” e “autorizzazione municipale”	PR

Attualmente ci sono 8 posteggi e 2 nella piazza di giro. Con il rifacimento della segnaletica si ottengono 5 stalli a norma e la piazzetta è destinata unicamente quale “piazza di giro”.

**Formazione posteggi privati**

Sulla base di tutte le considerazioni, il Municipio in tempi brevi, può solo consigliare la formazione di nuovi posteggi sui fondi privati. Vista la particolarità del territorio di Mergoscia e il vetusto Piano Regolatore, il Municipio attualmente non può permettersi di costruire nuovi stalli.

**Conclusioni**

Con l'approvazione del presente Regolamento, l'Assemblea comunale darà al Municipio le basi legali per applicare, tramite ordinanza, la gestione dei posteggi pubblici. L'allegato Regolamento sulla gestione dei posteggi pubblici comunali è parte integrante del presente messaggio municipale.

Restando volentieri a disposizione per eventuali informazioni, chiediamo che l'onoranda assemblea abbia a decidere:

1. È approvato il Regolamento comunale dei posteggi pubblici comunali di Mergoscia;
2. Il presente Regolamento entra in vigore con effetto immediato, riservata l'approvazione del Consiglio di Stato.
3. È accordato un credito di CHF 53'000.- per la realizzazione delle opere di segnaletica verticale e orizzontale.
4. Il credito decade se non utilizzato entro il termine di due anni dalla crescita in giudicato definitiva delle presenti risoluzioni.

Con stima.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

  
G. Ghisla



La Segretaria:

  
C. Richina

**Allegato:**

1. Regolamento comunale posteggi pubblici
2. Rapporto Gruppo di Lavoro Posteggi (GLP) del 21.02.2019
3. Rapporto del tecnico comunale Ing. Calastri sulla realizzazione del posteggio previsto a PR, dopo nucleo di Benitt del 13.02.2019
4. Rapporto del tecnico comunale Ing. Calastri sulla situazione del PR a Mergoscia del 15.02.2019
5. Piano generale del progetto stradale – Studio Allievi del 28.04.2017
6. Preventivo dei costi - Studio Allievi 28.04.2017



# **REGOLAMENTO COMUNALE SUI POSTEGGI PUBBLICI**

# REGOLAMENTO COMUNALE SUI POSTEGGI PUBBLICI

L'ASSEMBLEA COMUNALE DI MERGOSCIA

richiamati:

- l'articolo 186 della Legge organica comunale (LOC);
- la Legge federale sulla circolazione stradale (art. 3 cpv. 2 e cpv. 4) (LCStr.)
- la Legge cantonale di applicazione alla legislazione federale sulla circolazione stradale.
- la Legge cantonale sulle strade (in particolare l'art. 45)
- il Regolamento cantonale di applicazione alla Legge federale sulla circolazione stradale (RALCS).

**dispone:**

	<b>CAPITOLO 1</b> <b>Disposizioni generali</b>
	<b>Art. 1</b>
<b>Obiettivo</b>	<p><sup>1</sup> Il Comune di Mergoscia, allo scopo di disciplinare l'utilizzo dei posteggi pubblici e assicurare un'equa rotazione della sosta di veicoli, istituisce nel comprensorio comunale zone di posteggio differenziate.</p> <p><sup>2</sup> Il Municipio provvede, tramite appositi abbonamenti, ad agevolare l'uso di posteggi per i domiciliati, le persone attive nel Comune e i residenti, che non possono disporre di parcheggi privati, nel limite della disponibilità.</p>
	<b>Art. 2</b>
<b>Definizioni</b>	<p><sup>1</sup> Sono pubblici, secondo il presente Regolamento, tutti i posteggi gestiti dal Comune iscritti e ripresi nel catasto dei posteggi, indicante:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- numero del comparto;</li> <li>- ubicazione;</li> <li>- numero degli stalli;</li> <li>- classificazione.</li> </ul> <p><sup>2</sup> L'aggiornamento del catasto dei posteggi di proprietà comunale ad uso comune, sarà pubblicato unitamente all'ordinanza.</p>
	<b>Art. 3</b>
<b>Uso e pagamento</b>	<p><sup>1</sup> Il Municipio tramite specifica ordinanza:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) suddivide i posteggi sul suo territorio in diverse categorie corrispondenti alle zone indicate all'art. 2 del presente Regolamento;</li> <li>b) stabilisce le tasse per ogni categoria o l'eventuale esenzione.</li> </ul> <p><sup>2</sup> Non è concesso l'utilizzo di posteggi pubblici per lo stazionamento di mezzi speciali quali roulotte, camper, rimorchi, mezzi da lavoro, veicoli stargati, ecc.</p> <p><sup>3</sup> L'uso di posteggi destinati con apposita segnaletica a biciclette, ciclomotori e motoveicoli è libero e gratuito.</p> <p><sup>4</sup> Il Municipio può concedere il gratuito utilizzo di uno o più posteggi in circostanze particolari d'interesse pubblico come ad esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- manifestazioni per festività o eventi tradizionali;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- feste organizzate da gruppi locali (società sportive, culturali, ricreative);</li> <li>- funerali;</li> <li>- eventi organizzati dalle autorità comunali;</li> <li>- altre attività a discrezione del Municipio.</li> </ul>
	<b>CAPITOLO 2</b> <b>Autorizzazioni</b>
	<b>Art. 4</b>
<b>Utenza</b>	<p><sup>1</sup> Il Municipio, riservata la facoltà di delega decisionale ai servizi dell'amministrazione comunale ai sensi della legge organica comunale, può concedere autorizzazioni che consentono l'uso dei posteggi pubblici senza limitazioni di tempo.</p> <p><sup>2</sup> Il numero massimo delle autorizzazioni concesse è limitato alle reali capacità della zona interessata, tenuto conto di un equo rapporto fra i bisogni dei singoli utenti. Il Municipio, mediante ordinanza, può limitare il numero di autorizzazioni per comparti di posteggi.</p> <p><sup>3</sup> La priorità nell'assegnazione è data secondo il seguente ordine:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) gli invalidi domiciliati;</li> <li>b) i domiciliati impossibilitati ad avere parcheggi privati, per un massimo di un veicolo leggero intestato a proprio nome; sarà data priorità ai richiedenti dei nuclei;</li> <li>c) gli utenti che esercitano un'attività professionale continua nel Comune;</li> <li>d) gli utenti senza domicilio nel Comune ai quali il Municipio può rilasciare speciali autorizzazioni, valutate di volta in volta secondo la disponibilità.</li> </ul>
	<b>Art. 5</b>
<b>Effetti</b>	<p><sup>1</sup> L'autorizzazione permette al beneficiario di parcheggiare il proprio autoveicolo senza limitazione di tempo.</p> <p><sup>2</sup> L'autorizzazione non dà diritto alla riservazione di un parcheggio. Permette unicamente di usufruire degli stalli liberi in quel momento.</p> <p><sup>3</sup> L'autorizzazione non è cedibile a terzi.</p> <p><sup>4</sup> L'autorizzazione è valida solo nei singoli comparti, per il quale è stata emessa.</p>
	<b>Art. 6</b>
<b>Validità</b>	<p><sup>1</sup> Per i casi di cui all'art. 5 cpv. 3, lett a), b), c): annuale.</p> <p><sup>2</sup> Per i casi di cui all'art. 5 cpv. 3, lett d), se le circostanze lo giustificano, l'autorizzazione può venir concessa anche per periodi più brevi, minimo un mese.</p> <p><sup>3</sup> L'abbonamento annuale, se non disdetto da una delle parti nel termine di 30 giorni dalla scadenza, viene tacitamente rinnovato per un ulteriore anno, previo pagamento anticipato.</p>
	<b>Art. 7</b>
<b>Procedura</b>	<p><sup>1</sup> La richiesta scritta per l'ottenimento dell'autorizzazione deve venir inoltrata al Municipio, per il tramite della Cancelleria comunale, corredata dai seguenti documenti:</p>

	<p>a) copia della licenza di circolazione (carta grigia) del veicolo per cui si chiede l'autorizzazione;</p> <p>b) copia licenza di condurre (patente);</p> <p>c) per i casi di cui all'art. 5 cpv. 3, lett. c) documento comprovante l'esercizio di un'attività professionale nel Comune.</p> <p><sup>2</sup> Spetta al richiedente dimostrare di possedere i requisiti per l'ottenimento dell'autorizzazione.</p> <p><sup>3</sup> Nel caso di domande eccedenti la disponibilità, le richieste saranno evase in ordine cronologico, secondo l'art. 5 cpv. 3. Sarà allestita un' apposita "lista di attesa".</p>																								
	<b>Art. 8</b>																								
<b>Contrassegno</b>	<p><sup>1</sup> L'autorizzazione viene convalidata con l'emissione di un contrassegno indicante il numero di targa del veicolo e il periodo di validità per cui è stata rilasciata. Per essere valido, il contrassegno dovrà portare il timbro comunale.</p> <p><sup>2</sup> Il contrassegno deve essere esposto in maniera ben visibile dietro il parabrezza.</p>																								
	<b>Art. 9</b>																								
<b>Revoca</b>	<p><sup>1</sup> L'autorizzazione può venir revocata o limitata in ogni tempo per motivi d'interesse pubblico.</p> <p><sup>2</sup> Essa è parimenti revocata qualora i requisiti non siano più adempiuti, oppure se il beneficiario ne abbia fatto abuso.</p>																								
	<b>Capitolo 3 Tasse</b>																								
	<b>Art. 10</b>																								
<b>Tasse</b>	<p><sup>1</sup> Il Municipio stabilisce le tasse mediante ordinanza, ritenuti i minimi e i massimi sotto indicati:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 70%;">Categoria</th> <th style="width: 15%;">Minimo CHF</th> <th style="width: 15%;">Massimo CHF</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Parchimetro, tutto l'anno, sabato e festivi compresi:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>  a) per ogni ora</td> <td style="text-align: center;">0.20</td> <td style="text-align: center;">1.00</td> </tr> <tr> <td>  b) settimana</td> <td style="text-align: center;">12.00</td> <td style="text-align: center;">60.00</td> </tr> <tr> <td>  c) mensile</td> <td style="text-align: center;">30.00</td> <td style="text-align: center;">150.00</td> </tr> <tr> <td>Abbonamenti nei posteggi bianchi senza limitazione orario e senza posto riservato:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>  a) annuale</td> <td style="text-align: center;">150.00</td> <td style="text-align: center;">300.00</td> </tr> <tr> <td>  b) mensile</td> <td style="text-align: center;">30.00</td> <td style="text-align: center;">60.00</td> </tr> </tbody> </table> <p><sup>2</sup> Le autorizzazioni soggiacciono al pagamento anticipato.</p> <p><sup>3</sup> In caso di disdetta di una autorizzazione annuale, da inoltrare con il preavviso di almeno 30 giorni, il titolare ha diritto al rimborso dei mesi rimasti totalmente inutilizzati, in casi motivati, con un calcolo pro rata. Per gli abbonamenti mensili non è previsto alcun rimborso.</p>	Categoria	Minimo CHF	Massimo CHF	Parchimetro, tutto l'anno, sabato e festivi compresi:			a) per ogni ora	0.20	1.00	b) settimana	12.00	60.00	c) mensile	30.00	150.00	Abbonamenti nei posteggi bianchi senza limitazione orario e senza posto riservato:			a) annuale	150.00	300.00	b) mensile	30.00	60.00
Categoria	Minimo CHF	Massimo CHF																							
Parchimetro, tutto l'anno, sabato e festivi compresi:																									
a) per ogni ora	0.20	1.00																							
b) settimana	12.00	60.00																							
c) mensile	30.00	150.00																							
Abbonamenti nei posteggi bianchi senza limitazione orario e senza posto riservato:																									
a) annuale	150.00	300.00																							
b) mensile	30.00	60.00																							
	<b>Capitolo 4</b>																								

<b>Disposizioni finali</b>	
	<b>Art. 11</b>
<b>Rimedi di diritto</b>	<sup>1</sup> Contro le decisioni del Municipio o dei servizi dell'amministrazione comunale è data facoltà di reclamare al Municipio entro il termine di dieci giorni dalla notifica. <sup>2</sup> Contro la decisione su reclamo emanata dal Municipio è data facoltà di ricorso al Consiglio di Stato entro il termine di trenta giorni dalla notifica.
	<b>Art. 12</b>
<b>Sanzioni</b>	<sup>1</sup> Le infrazioni alla segnaletica esposta sono punite dagli Organi di Polizia a norma della LCStr. <sup>2</sup> I contravventori al presente Regolamento possono essere puniti, oltre che con la revoca dell'autorizzazione, con la multa da CHF 100.00 fino ad un massimo di CHF 10'000.00, avuto riguardo alla gravità dell'infrazione e della recidività. <sup>3</sup> Alla procedura di contravvenzione e alla multa sono applicabili gli articoli 145 e segg. LOC e gli articoli 51 ROC.
	<b>Art. 13</b>
<b>Entrata in vigore</b>	Il presente regolamento entra in vigore con l'approvazione del Consiglio di Stato.

Approvato con Risoluzione Municipale no. 41/2019 del 6 febbraio 2019.

**Per il Municipio**

Il Sindaco:

  
Giaele Ghisla



La Segretaria:

  
Claudia Richina

Approvato dall'Assemblea comunale nella seduta del

**Per l'Assemblea Comunale**

Il Presidente:

Moreno Wildhaber

La Segretaria:

Claudia Richina

Approvato dalla Sezione Enti Locali il

25 FEB. 2019

Al Lodevole  
Municipio di Mergoscia  
6647 Mergoscia

Gruppo Lavoro Posteggi  
Comune di Mergoscia  
6647 Mergoscia

Mergoscia 21 febbraio 2019

## Rapporto conclusivo

Lodevole Municipio,

con la presente, vi esponiamo, come giustamente da voi richiesto, delle proposte per migliorare e prevenire l'assenza di sufficienti posti auto durante i periodi di grande afflusso dei residenti secondari, nonché vacanzieri e turisti di giornata. Come GLP non possiamo prendere decisioni.

Durante le quattro riunioni alle quali i membri del gruppo hanno condiviso le varie proposte e idee, ci siamo maggiormente resi conto che nessun Comune in tutto il Cantone riceverà delle deroghe riguardo la nuova normativa sui posteggi, in particolar modo sul ridimensionamento degli stessi. Questo è il motivo per cui incitiamo il Comune a creare nuovi posti auto e i privati a mettere a disposizione o costruire posteggi; agendo in questo senso, nel momento in cui il Cantone imporrà le nuove normative, la popolazione non sarà colta di sorpresa ma pronta e preparata per i nuovi cambiamenti.

In particolar modo all'interno del gruppo è stato proposto un terreno per creare un 'ecocentro' in un luogo più discreto, in modo che si possa liberare uno spazio ora occupato dal centro raccolta; l'efficacia dello stesso sarà migliorata. A tal proposito il Comune dovrà impegnarsi a migliorare l'accesso stradale.

È pure emerso che una qualsiasi modifica della situazione attuale è controproducente, fintanto che non ci sono delle soluzioni alternative.

Dall'evidenza della morfologia del paese e dalla carenza di spazi, soprattutto di proprietà comunale, proponiamo di:

- creare nuovi parcheggi nelle zone predisposte sul piano regolatore
- stimolare i privati a costruire i posteggi o organizzarsi nel metterli a disposizione

Sperando di aver dato un contributo al Municipio e alla popolazione, vi porgiamo i nostri più distinti saluti

Gruppo Lavoro Posteggi

Gabriele Capella 

Giordano Franscella 

Mauro Giorgini 

Roberta Rosciani 

Elena Vanzini 

Con riserva, Dino Doninelli 

13 FEB. 2019

## **Comune di Mergoscia: rapporto sulla realizzazione del posteggio previsto dal PR dopo il nucleo di Benitti al mappale 401 RFD.**

Signora Sindaco, Signore Municipali i,

come stabilito nella riunione del 3 febbraio 2019 ho allestito il presente rapporto inerente l'eventuale realizzazione del posteggio previsto dal PR dopo il nucleo di Benitti. Il presente rapporto si basa su sopralluoghi, sulla carta dei pericoli, sul PR di Mergoscia (piano del traffico e delle AP-EP, relazione di pianificazione del gennaio 1997), su misure prese in loco e dalle mappe digitali e ortofoto a disposizione sul Sifti.

### **Premesse sul PR**

Il rapporto di pianificazione del gennaio 1997 è alquanto scarno e impreciso sulla problematica posteggi. In particolare lo stesso cita a pag. 10 al punto 3.3 Gli **edifici e le infrastrutture pubbliche**:

- *Verifica delle necessità in posteggi in relazione alla problematica dei nuclei.*

mentre a pag. 17 al punto 3.2.6 Posteggi riporta:

*L'organizzazione territoriale e la particolare orografia incrementa l'importanza del tema posteggi a Mergoscia.*

*Intanto va subito detto che durante gli ultimi 10 anni il Municipio ha costruito alcuni posteggi in particolare all'entrata dei Nuclei di Lissoi e Busada e ha acquistato il fondo per la realizzazione di un posteggio a Benitti. In merito alla problematica dei posteggi la definizione di aree a tale scopo deve raggiungere i seguenti obiettivi:*

- *conferma del principio per cui devono essere previsti dei posteggi lungo le frange esterne dei nuclei*
- *realizzazione di posteggi anche a servizio di nuove edificazioni per le quali la realizzazione di posteggi può essere oltremodo difficile da un punto di vista tecnico e esteticamente problematica*

*Sono definiti i seguenti posteggi:*

*Benitti all'entrata del Nucleo a valle: 12 posti macchina*

*Rivapiana Est: 2 posteggi per 25 posti macchina*

*Rivapiana oltre la Cappella: 13 posti macchina*

*Rivapiana a valle: 12 postimacchina*

*Zona Campegli: 5 posti macchina*

*Fresned all'entrata del Nucleo: 18 postimacchina*

*Infine deve essere menzionato la realizzazione di un posteggio importante oltre il Nucleo di Benitti a servizio della zona dei Monti.*

Per quest'ultimo posteggio il rapporto di pianificazione non indica il numero di posteggi previsti di conseguenza sulla base di altre informazioni esistenti devono essere fatte delle interpretazioni sulla capacità di questo posteggio definito importante.

In totale il rapporto cita 2 posteggi recentemente realizzati dal Municipio e ne definisce 7 oltre a citare

l'acquisto del terreno destinato a posteggio a Benitti.

Sul piano del Traffico e delle AP-EP sono invece riportati in giallo 12 posteggi.

Nella tabella EDIFICI E ATTREZZATURE D'INTERESSE PUBBLICO / BILANCIO DELLE SUPERFICI (senza no di pag.) figura per i posteggi:

	<i>totale</i>	<i>da acquistare</i>
<i>Posteggio Monda mapp. N°400 e 401 parz.</i>	500	500
<i>Posteggio Benitt mapp. N°64 e 65 parz.</i>	245	100
<i>Posteggio Lissoi mapp. N°64 parz.</i>	400	-
<i>Posteggio Sotto Chiesa mapp. N°53 parz.</i>	300	-
<i>Posteggio a monte di Rivapiana mapp. N°182</i>	130	-
<i>Posteggio a monte di Rivapiana mapp. N°181, 180, 183 e 178 parz</i>	260	260
<i>Posteggio a monte di Rivapiana mapp. N°160, 158, 159 parz.</i>	240	240
<i>Posteggio e corr. Curva a Rivapiana mapp. N°791 e 118 parz.</i>	350	150
<i>Posteggio in zona Campegl mapp. N° 243</i>	170	170
<i>Posteggio e piazza di giro a Fesned mapp. N°707 parz.</i>	550	80

Dalla precedente tabella figurano pure 7 posteggi da realizzare e per cui occorre acquistare il necessario terreno tra cui figura quello al mappale 400 ( e parz. 401) con 500 mq da acquistare .

A pag. 21 del rapporto di pianificazione al punto 7. PIANO DEGLI INVESTIMENTI E TAPPE REALIZZATIVE figurano:

#### al punto 7.1 **Il finanziamento delle opere**

*... omissis...*

- *le opere stradali come pure i posteggi sono finanziati con il prelievo obbligatorio dei contributi di miglioria che a dipendenza del tipo di opera può raggiungere anche il 100%*

#### al punto 7.2 **Le tappe realizzative**

*Per il corto termine, 0-5 anni*

*... omissis...*

- *svolta e posteggio a valle di Rivapiana*
- *posteggio all'entrata di Benitti*
- *... omissis...*

*Per il medio termine, 5-10 anni*

- *realizzazione del posteggio a monte del nucleo di Rivapiana*
- *realizzazione del posteggio di Fesned*
- *realizzazione del posteggio a monte di Benitti*
- *... omissis..*

*Per il lungo termine, 10-15 anni*

- *realizzazione del posteggio a Est di Rivapiana*
- *realizzazione del posteggio in zona Campegl*

... omissis...

Da questo punto risultano da realizzare sull'arco di 15 anni 7 posteggi.

La tabella VALUTAZIONE DEI COSTI PER LE OPERE PREVISTE DAL PIANO REGOLATORE (STIMA) riporta a pag 2 e 3 i seguenti posteggi:

	Costi	Costo netto
6. Posteggio Monda mapp. N°400 e 401 parz.	120'000	84'000
7. Posteggio Benitt mapp. N°64 e 65 parz.	50'000	25'000
8. Posteggio a monte di Rivapiana mapp. N°182 parz.	10'000	5'000
9. Posteggio a monte di Rivapiana mapp. N°181, 180, 183 e 178 parz	120'000	60'000
10. Posteggio a monte di Rivapiana mapp. N°158, 159, 160 parz.	140'000	70'000
11. Posteggio e correzione Curva a Rivapiana mapp. N°791 e 118 parz.	200'000	140'000
12. Posteggio in zona Campegl mapp. N° 243	100'000	50'000
13. Posteggio e piazza di giro a Fesned mapp. N°707 parz.	80'000	16'000

Per un totale di 8 posteggi da realizzare nel periodo 1997-2010, per ulteriori dettagli vedi le pagine della citata tabella. Sono da rilevare delle incongruenze tra le diverse tabelle e tra tabelle e piani; per esempio il posteggio a monte di Rivapiana è dapprima indicato con mapp. N°160, 158, 159 parz ed in seguito nella tabella finanziamento mapp. N°158, 159, 160 parz. Inoltre nei piani in mio possesso il posteggio Monda (dopo Benitt) prevede solo l'espropriazione del mappale 401 e non tocca minimamente il mappale 400 (modifica apportata in sede di approvazione del PR con conseguente diminuzione della superficie?).

Per le zone di pericolo a pag. 12 al punto 1.5 **Le zone di pericolo** il rapporto di pianificazione riporta:

... omissis... *Non si segnalano conflitti pianificatori.*

Nel rapporto sulle zone di pericolo allestito nel 2017 dallo studio Baumer risulta invece una zona di scivolamento immediatamente a valle del posteggio che si vuole realizzare. La presenza e l'influsso di questa zona è confermata dal fatto che recentemente è stato allestito un progetto per il risanamento di parte della strada che delimita a valle il comparto da destinare a posteggio. Già solo questo fatto sconsiglia l'esecuzione di un posteggio in questa zona. La movimentazione del terreno, il carico dei macchinari, le vibrazioni ed altri fattori come l'infiltrazione di acqua durante la realizzazione di quest'opera potrebbero accelerare lo scivolamento già rilevato.

### **Premessa tecnica**

Di regola i costi di massima per un posteggio sono allestiti in base ad un preventivo di massimo +/- 25% secondo la norma SIA allestito da uno studio d'ingegneria. Questo rapporto, come spiegato in precedenza non può prendere i dati indicati nel Relazione di pianificazione in quanto gli stessi sembrano essere inaffidabili, soprattutto per il posteggio previsto dal PR al mappale 401: superficie da espropriare di 500 mq che non corrisponde assolutamente a quella riportata in giallo sul PR in vigore, costi risalenti a oltre 20 anni fa e assolutamente non veritieri considerando che la zona su cui occorre intervenire ha una pendenza che

raggiunge anche il 100% ed è caratterizzata dalla presenza di grossi massi alcuni di diversi mc. Non è invece stato possibile, non essendo stati eseguiti dei sondaggi appurare se nella zona esiste della roccia, fattore che aumenterebbe notevolmente i costi di scavo e realizzazione dei muri. Di conseguenza è stato necessario calcolare i costi in base a delle ipotesi.

### **Basi di lavoro**

In base ai piani in vigore il posteggio si estende dal confine del mappale 696, su cui a confine esiste una costruzione, sino al confine con il mappale 400. La profondità del posteggio è di 6.0 m nella maggior parte della zona vincolata. Vicino al mappale 696 questa profondità si riduce a soli 4.00 m. Un riale con relativa camera di contenimento di ca. 2.50 m x 2.50 m è inoltre presente a ca. 23 m dal confine con il mappale 400. Formalmente in base alle NAPR vicino al riale non sarebbe possibile costruire per una fascia di 12.00 m (art. 8 NAPR) che vale anche per le zone AP-EP. Inoltre il Cantone ha emanato una direttiva in cui ogni singolo riale in zona edificabile, e quindi anche per le AP-EP, in cui i Comuni sono obbligati a determinare una fascia di rispetto dallo stesso con delle linee di arretramento entro le quali non è possibile intervenire. Non mi risulta che per il PR di Mergoscia questa operazione sia stata fatta. La costruzione presente sul mappale 696 rende molto difficile lo sfruttamento sino al confine. In particolare se si intende realizzare il posteggio sfruttando quanto previsto dal PR occorrerà sottomurare la costruzione con costi molto alti. La presenza del corso d'acqua e della relativa camera di contenimento richiedono lo spostamento della stessa a monte del posteggio (ammesso e non concesso che il Cantone dia il suo accordo e che il Comune non applichi le NAPR) con costi di almeno 50'000.—CHF. La realizzazione della camera a monte del posteggio crea però pericoli per i posteggi realizzati davanti e nelle vicinanze della stessa in caso di forti piogge con riempimento della camera e conseguente tracimazione di acqua e materiale. Il Comune, come esecutore e proprietario dell'opera, sarebbe ritenuto responsabile dei danni. La minima profondità riservata per l'esecuzione del posteggio (6.00 m) e la larghezza limitata della strada comunale esistente ( in alcuni posti inferiore a 3.00) rendono impossibile la realizzazione di posteggi a 90°. Per questo motivo ho allestito due varianti per determinare il costo dell'opera:

1. costruzione di posteggi su tutta la superficie vincolata calcolando di estendere con una variante di PR a 6.00 m anche la zona vicino al mappale 696 e con costruzione di una nuova camera a monte del posteggio.
2. costruzione di posteggi solo nella superficie non interessata dalla fascia di rispetto di 12 m dal corso d'acqua come previsto dalle NAPR e con altissima probabilità dall'ufficio corsi d'acqua. Questa seconda variante non prevede inoltre di sfruttare i primi 3.00 m a confine con il mappale 696 e permette così di evitare una variante di PR e di limitare i costi di sottomurazione della costruzione esistente. Chiaramente questa variante diminuisce notevolmente il numero di posteggi realizzabili.

Sulla base di queste premesse ho comunque calcolato quanti posteggi sono teoricamente realizzabili e a quali costi.

### **Variante 1.**

Sul mappale 401 sono sicuramente realizzabili dei posteggi laterali. Dalle misure estratte dai piani digitalizzati la strada esistente (larghezza anche inferiore a 3.00 m) non è tuttavia sempre sufficiente a garantire lo spazio di manovra necessario per accedere agevolmente a questi posteggi di conseguenza in una piccola zona una parte del terreno destinato a posteggi dovrà de facto essere utilizzato come spazio di manovra/strada. Questo piccolo cambiamento non comporta modifiche pianificatorie e permetterebbe di

realizzare sul sedime vincolato 10 posteggi (11 se i muri di controriva perpendicolari alla strada verrebbero realizzati sul sedime privato, 4 posteggi per moto in caso contrario). Costo totale per 10 posteggi 455'000.—CHF pari a 45'500.—per posto auto.

Una seconda soluzione, considerato che la profondità di espropriazione è di ca. 6.00 m a cui vanno aggiunti i ca. 3 m della strada esistente sono dei posteggi con un inclinazione di 30° che richiede una profondità di 4.10 m in base alle norme VSS. Anche considerando lo spazio del muro di controriva sulla parte vincolata del mappale 401 risulterebbero facilmente realizzabili 13 posteggi. Un 14 posteggio potrebbe eventualmente risultare qualora le misure esatte del rilievo del fondo allungherebbero la lunghezza a lato strada e i muri laterali venissero costruiti sui fondi privati. Costo totale per 13 posteggi 740'000.—CHF pari a 57'000.—per posto auto.

Una terza soluzione, considerato che la profondità di espropriazione è di ca. 6.00 m a cui vanno aggiunti i ca. 3 m della strada esistente sono dei posteggi con un inclinazione di 45° che richiede una profondità di 4.90 m in base alle norme VSS. Anche considerando lo spazio del muro di controriva sulla parte vincolata del mappale 401 risulterebbero facilmente realizzabili 18 posteggi. Un 19 posteggio potrebbe risultare qualora le misure esatte del rilievo del fondo allungherebbero la lunghezza a lato strada e i muri laterali venissero costruiti sui fondi privati. Costo totale per 18 posteggi 910'000.—CHF pari a 50'500.—per posto auto.

Da ultimo è stata esaminata la possibilità (in 2 varianti) per posteggi a 60°. Questa soluzione, se realizzata con una larghezza dei posti auto di 2.70 m richiede 3.50 m di spazio di manovra ed il sedime vincolato non permetterebbe la costruzione totale del muro sulla questa parte. Qualora i proprietari fossero d'accordo di realizzare il muro sulla parte rimante del fondo permetterebbe di realizzare 24 posti auto. Costo totale per 24 posteggi 1'110'000.—CHF pari a 46'250.—per posto auto.

Con una larghezza di 2.90 m lo spazio di manovra richiesto ammonta a solo 3.00 m di conseguenza resterebbero 75 cm per la realizzazione di un muro che dovrebbe però essere in verticale per essere completamente sul terreno vincolato in quanto con solo 75 cm risulta impossibile costruire un muro con una scarpa. Se i muri laterali venissero costruiti sui fondi privati sarebbe possibile realizzare 22 posteggi. Costo totale per 22 posteggi 990'000.—CHF pari a 45'000.—per posto auto.

## **Variante 2.**

A seguito della limitata lunghezza a disposizione (ca. 26 m nella parte ovest e ca. 17 m nella parte est) la variante due permette di costruire un minore numero di posteggi. In particolare sono possibili realizzare:

tipologia posteggio	zona ovest	zona est	totale	totale costi in CHF
laterale	4	2	6	273'000.00
30°	5	3	8	456'000.00
45°	7	5	12	606'000.00
60° variante 1	9	6	15	693'750.00
60° variante 2	8 (ev.9)	5	13 (ev. 14)	585'000.00

Il calcolo dei costi per questa variante non è stato eseguito in dettaglio in quanto a seguito della necessità di costruire 4 muri d'ala al posto dei 2 della variante 1 i costi aumenterebbero così come aumenterebbero i costi delle canalizzazioni per portare l'acqua al corso d'acqua presente a metà parcheggio. L'aumento è però compensato dai minori costi di rifacimento della camera attuale a cui si dovrà in ogni caso metter mano.

Queste informazioni sono riportate sulla tabella allegato 1.

## Conclusioni

Benché il PR del 1994 preveda diversi posteggi a tutt'oggi la maggior parte degli stessi non sono stati realizzati. La causa è dovuta a scelte pianificatorie eseguite a tavolino, che non tengono conto della morfologia del terreno (parti di fondo vincolati con pendenza superiore al 100%; fondi parzialmente vincolati per posteggi laterali dove la strada esistente ha già muri di sostegno di ca. 2.0 m di altezza, presenza di corsi d'acqua sul sedime vincolato a posteggio nel piano del traffico e delle AP-EP) fatti che comporterebbero dei grandissimi (e sproporzionati) investimenti per la realizzazione di questi parcheggi come dimostra chiaramente il presente rapporto nel caso del parcheggio al mappale 401.

Per questo mappale, oltre ai costi esorbitanti, sussistono inoltre altri motivi per non realizzarlo:

1. nel rapporto di pianificazione il posteggio è destinato chiaramente **a servizio della zona dei Monti**. A seguito di questa specifica formalmente un posteggio in quella zona non potrebbe essere utilizzato dai residenti o proprietari del nucleo di Benitt ed il Comune dovrebbe allestire un regolamento per il suo utilizzo unicamente per i proprietari della zona Monti oppure nell'ambito di una variante (non di poco conto) modificare il PR con un complemento alla relazione di pianificazione che modifica la destinazione di questo posteggio e lo adatti nelle dimensioni.
2. la presenza di una zona di scivolamento a valle della zona in cui è presente il posteggio sconsiglia, come dimostra la recente necessità di procedere a lavori di manutenzione alla strada comunale a confine del previsto posteggio, la realizzazione dello stesso
3. la presenza di un corso d'acqua nella zona riservata come AP-EP richiede una ridefinizione della distanza dallo stesso che comunque è già definita all'art. 8 NAPR (inderogabile)
4. la forma e dimensioni della zona riservata non permettono la realizzazione di posteggi a 90°; di conseguenza oltre ai costi citati l'utilizzo del posteggio richiede in ogni caso l'utilizzo della piazza di giro alla fine della strada, questa piazza di giro non sarebbe conforme alle normative VSS e richiede almeno 2 manovre per invertire il senso di marcia

Il presente elenco non è esaustivo e dovrebbe costituire una traccia per un eventuale incontro con i sostenitori del parcheggio che dovrebbe permettermi di consigliare al meglio il Municipio sulle motivazioni da portare a sostegno della non realizzabilità del parcheggio al mappale 401.

A disposizione per ogni ulteriore informazione porgo distinti saluti.

Tenero 13 febbraio 2019

Ing. G. Calastri

	lunghezza fronte stradale ovest senza 3 m verso mappale 696 Profondità espropriazione larghezza minima sedime mappale comunale	26 6.00 3.00	lunghezza fronte stradale est lunghezza f Profondità larghezza n	17 6.00 3.00	posti realizzabili	lunghezza fronte stradale est lunghezza f Profondità larghezza n	17 6.00 3.00	posti realizzabili	costo me totale cos
tipi di posteggio									
posteggio laterale									
larghezza posteggio	6.00	4	4.3333	posteggio laterale					
profondità posteggio	2.50			larghezza p	6.00	2	2.83333	6	45500
larghezza spazio manovra	3.00			profondità	2.50				273000
totale profondità necessaria	5.50			larghezza s	3.00				
a disposizione muro	3.50			totale prof.	5.50				
				a diposizioi	3.50				
posteggio 30°									
larghezza posteggio	4.70	5	5.5319	posteggio 30°					
profondità posteggio	4.10			larghezza p	4.70	3	3.61702	8	57000
larghezza spazio manovra	3.00			profondità	4.10				456000
totale profondità necessaria	7.10			larghezza s	3.00				
a disposizione muro	1.90			totale prof.	7.10				
				a diposizioi	1.90				
posteggio 45°									
larghezza posteggio	3.30	7	7.8788	posteggio 45°					
profondità posteggio	4.90			larghezza p	3.30	5	5.15152	12	50500
larghezza spazio manovra	3.00			profondità	4.90				606000
totale profondità necessaria	7.90			larghezza s	3.00				
a disposizione muro	1.10			totale prof.	7.90				
				a diposizioi	1.10				
posteggio 60°									
larghezza posteggio	2.70	9	9.6296	posteggio 60°					
profondità posteggio	5.25			larghezza p	2.70	6	6.2963	15	46250
larghezza spazio manovra	3.50			profondità	5.25				693750
totale profondità necessaria	8.75			larghezza s	3.50				
				totale prof.	8.75				

a disposizione muro variante	0.25			a disposizione variante	0.25		
larghezza posteggio	2.90		8	larghezza p	2.90	5	5.86207
profondità posteggio	5.25			profondità	5.25	13	45000
larghezza spazio manovra	3.00			larghezza s	3.00		585000
totale profondità necessaria	8.25			totale profi	8.25		
a disposizione muro	0.75			a disposizione	0.75		
totale profondità necessaria	8.25			totale profi	8.25		
lunghezza fronte stradale est	17		17				
Profondità espropriazione	6.00			posti realizzabili			
larghezza minima sedime mappale comunale	3.00						
tipi di posteggio							
posteggio laterale							
larghezza posteggio	6.00		2		2.8333		
profondità posteggio	2.50						
larghezza spazio manovra	3.00						
totale profondità necessaria	5.50						
a disposizione muro	3.50						
posteggio 30°							
larghezza posteggio	4.70		3		3.617		
profondità posteggio	4.10						
larghezza spazio manovra	3.00						
totale profondità necessaria	7.10						
a disposizione muro	1.90						
posteggio 45°							
larghezza posteggio	3.30		5		5.1515		
profondità posteggio	4.90						
larghezza spazio manovra	3.00						

totale profondità necessaria a disposizione muro	7.90	
	1.10	
posteggio60°		
larghezza posteggio	2.70	6 6.2963
profondità posteggio	5.25	
larghezza spazio manovra	3.50	
totale profondità necessaria a disposizione muro variante	8.75	
	0.25	
larghezza posteggio	2.90	5 5.8621
profondità posteggio	5.25	
larghezza spazio manovra	3.00	
totale profondità necessaria a disposizione muro	8.25	
	0.75	
totale profondità necessaria	8.25	

Spettabile  
Municipio di Mergoscia  
Alla Chiesa 11  
6647 Mergoscia

Anticipata per mail

Tenero 15 febbraio 2019

**Comune di Mergoscia: rapporto sugli incontri 18 ottobre 2018 con la SST c/o la loro sede, del 3 dicembre 2018 con i forestali presso l'IDA di Mergoscia, complementi in base all'esperienza acquisita in 11 mesi con relative conclusioni e proposte.**

Signoria Sindaco, Signore Municipali

Come stabilito a suo tempo in data 18 ottobre 2018 si è svolto un incontro con l'ufficio della pianificazione locale a cui ha partecipato il caposezione Nicola Klainguti, una sua collaboratrice, la Segretaria comunale ed il sottoscritto. Successivamente in data 3 dicembre 2018 presso l'IDA di Mergoscia si è svolto un incontro con i forestali a cui hanno partecipato il responsabile di circondario ing. Bomio, il forestale Wildhaber, la Signora Sindaco, la Segretaria comunale ed il sottoscritto.

Il presente rapporto/considerazioni sulla situazione pianificatoria attuale di Mergoscia, sulla sua possibile evoluzione, sui passi da intraprendere, su alcune proposte di miglioria si basa oltre che su questi incontri anche sulle informazioni raccolte in occasioni di incontri con l'avv. Claudio Cereghetti, considerato uno dei migliori specialisti in questa materia. Il solo fatto che la Confederazione, tramite l'ARE, abbia scelto l'avvocato Cereghetti per inoltrare e seguire il ricorso contro il PUC-PEIP secondo me basta per dare il giusto peso alle competenze professionali di questa persona. Oltre all'avv. Cereghetti ho pure avuto occasione di incontrare e di discutere alcune problematiche pianificatorie ed edilizie con l'avv. Marco Lucchini, già capo dei servizi generali del DT, capo del Servizio dei ricorsi del Consiglio di Stato e da ultimo ex giudice del TRAM e che in questa funzione ha emesso diverse sentenze in ambito pianificatorio. Questi incontri non sono stati oggetto di fatturazione né da parte dei due avvocati né tantomeno da parte mia in quanto li ritengo professionalmente interessanti e mi servono anche come aggiornamento sulla giurisprudenza e sulla direzione che sta prendendo la nutrita legislazione in campo pianificatorio, direzione che potrebbe ulteriormente diventare ancora più restrittiva dopo la votazione del prossimo 10 febbraio.

Dalla fine di febbraio 2018 svolgo la funzione di tecnico comunale esterno per il Comune di Mergoscia, chiaramente anche tutte le informazioni, discussioni avute con il Municipio e con il personale della cancelleria così come le problematiche con cui sono stato confrontato nell'applicazione delle NAPR e nella lettura dei piani attualmente utilizzati sono servite da base per poter allestire questo scritto.

Al fine di poter meglio strutturare questo rapporto lo stesso è stato suddiviso in 4 parti:

1. incontro con SST e forestali
2. esperienza acquisita in 11 mesi di pratica come tecnico comunale
3. conclusioni e proposte

## **1. Incontro con SST e forestali**

L'incontro con la SST è stato svolto dopo che la stessa era stata preliminarmente informata di alcuni temi che sarebbero stati trattati in tale occasione e informandoli che la premessa, rispettivamente la questione più importante per il Municipio è e rimane la mancanza di posteggi nella stagione estiva. In particolare in occasione della riunione del 18 ottobre 2018 era stato precedentemente scritto e poi ribadito verbalmente quanto segue:

*Benché il PR del 1994 preveda diversi posteggi a tutt'oggi la maggior parte degli stessi non sono stati realizzati. La causa è dovuta a scelte pianificatorie eseguite a tavolino, che non tengono conto della morfologia del terreno (parti di fondo vincolati con pendenza superiore al 100%; fondi parzialmente vincolati per posteggi laterali dove la strada esistente ha già muri di sostegno di ca. 2.0 m di altezza) fatti che comporterebbero dei grandissimi (e sproporzionati) investimenti per la realizzazione di questi parcheggi. A seguito della forte presenza di turisti in estate esiste una marcata carenza di posteggi ed il Municipio intende sopperire a tale mancanza a breve termine.*

A questa suggestione la SST ha ribadito che per il loro ufficio resta vincolante quanto pianificato a suo tempo e che non esistono soluzioni al di fuori della revisione del PR rispettivamente ad un adeguamento parziale tramite varianti, fatto che loro sconsigliano in quanto il PR è datato e da parte loro era già stato sollecitato l'avvio della procedura di revisione. Alla proposta di revisione il tecnico ribadiva che la procedura, in base alla sua esperienza sarebbe durata almeno 6 anni e che praticamente non era a conoscenza di PR che hanno avuto una procedura più corta. Il capo sezione ribatteva che non corrisponde al vero che al massimo in 4 anni o anche meno si poteva eseguire una revisione.

Osservazioni e suggerimenti del tecnico comunale

Personalmente e sulla base della mia esperienza pluriennale ritengo che il termine di 6 anni sia molto più veritiero e a mio modo di vedere anche molto ottimistico. Escludo categoricamente che tutta la procedura (dai lavori preparatori per il messaggio Municipale e successiva richiesta di credito all'assemblea fino all'evasione dei ricorsi fino al TF) possa svolgersi in soli 4 anni. In caso di revisione del PR il Comune di Mergoscia si troverebbe inoltre sicuramente tra quelli con un'ampia superficie edificabile attualmente non sfruttata e sarebbe costretto ad una riduzione delle zone edificabili con conseguente pagamento per la diminuzione del valore del terreno tolto da queste zone. Il Comune ha recentemente firmato un ricorso teso a ottenere che eventuali flussi finanziari derivanti dal dezonamento – nuovo azionamento di terreni avvenga a livello "regionale" compensando tra i comuni che ottengono, in base alle nuove disposizioni in materia, dei pagamenti per l'inserimento di terreni in zona edificabile e comuni che invece sono costretti a pagare per aver dezonato e quindi ridotto il valore del terreno. Già solo sulla base di questa considerazione ritengo opportuno non procedere con una revisione generale del PR fintanto che la questione su chi paga e quanto non venga chiarita definitivamente. Infatti benché i piani attualmente utilizzati non riportino tutti gli edifici la superficie non ancora sfruttata è relativamente estesa seppur situata a macchia di leopardo fatto che comporta difficoltà nel procedimento di riduzione delle zone edificabili. La stesura di nuovi piani

permetterebbe meglio di vedere e giudicare la situazione così come l'allestimento del piano del compendio dello stato di urbanizzazione (basato sul IS ev. IO).

Dopo questa generica entrata in materia di seguito alcuni punti più specifici trattati con la SST:

1. *È opportuno eseguire già adesso una digitalizzazione del PR esistente oppure conviene aspettare la revisione? Personalmente ritengo opportuno eseguire al più presto la digitalizzazione in modo da poter sistemare anche alcune lacune ed errori del PR tramite modifiche di poco conto al momento dell'approvazione del PR numerico. In questo modo si avrebbe poi una situazione già acquisita al 90% per una revisione ed il confronto vecchio-nuovo PR sarebbe facilitato.*

Per la SST si potrebbe anche aspettare con la digitalizzazione solo al momento dell'inoltro della variante. In ogni caso il termine ultimo per la digitalizzazione dei PR è stato spostato al 2025. Rende comunque attenti che ogni e qualsiasi variante del PR (anche quelle di poco conto) vengono trattate solo e unicamente se inviate in formato digitale. La zona da digitalizzare non può inoltre limitarsi alla zona interessata dalla modifica ma deve essere sufficientemente ampia per poter giudicare le implicazioni pianificatorie di un comparto. Per la SST risulta difficile valutare se alcune lacune ed "errori" del PR possono essere trattati in occasione della digitalizzazione eseguita come modifiche di poco conto, rispettivamente come errori. Viene pertanto estratto il piano delle zone e vengono fatti alcuni esempi: mappale privato 387 inserito in modo erroneo nella zona nucleo, IDA, strada che porta al posteggio sotto il cimitero, mappale 182 di proprietà comunale con beni patrimoniali che si vorrebbe trasformare in amministrativi. Il caposezione ritiene che queste problematiche possano essere risolte con varianti di PR. Personalmente ritiene pure che in alcuni casi particolari le varianti seppur interessanti zone AP-EP possano essere eseguite con la procedura di poco conto. Risulta comunque difficile esprimersi su questa problematica senza entrare nel dettaglio di ogni singolo caso. Se la cerchia di persone toccata è minima secondo il caposezione la variante di poco conto è sicuramente ammissibile per zone non AP-EP e per lui, in certi limitati casi, anche per le AP-EP. La discussione continua sulla possibilità di procedere senza revisione del PR ad una digitalizzazione completa dei piani del PR di Mergoscia secondo le direttive cantonali. La digitalizzazione in diverse fasi, diverse zone in occasione della presentazione di ogni variante, risulterebbe infatti più costosa e richiederebbe comunque la gestione informatica di questi dati che verrebbero consolidati a tappe. Si passa quindi a discutere della possibilità di sostituire le attuali NAPR, che presentano diverse pecche, con il regolamento edilizio che si basa su dei modelli standardizzati in cui il Comune inserisce solo alcune informazioni in articoli già pronti e uguali per il territorio Cantonale. Anche il passaggio dalle NAPR al Regolamento Edilizio (in seguito RE) è stato posticipato al 2025. Teoricamente si potrebbe fare passare con un'unica operazione, non considerata revisione del PR ma adeguamento alle disposizioni in vigore, la sua digitalizzazione secondo le norme fissate dalla SST ed il passaggio dalle NAPR al RE. Si tratterebbe praticamente dell'adeguamento degli strumenti pianificatori e che gestiscono l'attività edilizia alle disposizioni vigenti. Viene chiesto se in questa operazione potrebbero essere inserite, come già fatte per altri comuni e a suo tempo accettate dalla allora SPU anche piccole varianti di poco conto. Il caposezione ammette che in passato esisteva questa prassi ma che a seguito dell'esame di ogni variante sulla base dello stato preesistente e del nuovo sarebbero comunque due procedure: l'adozione del PR digitalizzato con il RE e successivamente l'approvazione di quelle varianti di poco conto necessarie a eliminare errori o pecche del cartaceo e dei piani che oggi vengono utilizzati. Un esempio per tutti sui piani timbrati e depositati presso la SST non figurano assolutamente quelli che sul piano stampato da bcm figurano come altri sentieri con un tratteggio in nero. A meno che siano stati

eseguite delle varianti ( non presenti negli atti a disposizione durante la discussione) questi sentieri non sono parte della rete pedonale approvata a suo tempo.

Osservazioni e suggerimenti del tecnico comunale

Personalmente e sulla base della mia esperienza pluriennale ritengo che la soluzione prospettata di eseguire la digitalizzazione completa ed il passaggio dalle NAPR al RE e sia fattibile sull'arco massimo di 2 anni con costi non esorbitanti e permetta contemporaneamente di sistemare anche qualche sbavatura presenti attualmente nel PR e nelle NAPR.

- 2. A seguito di quanto esposto dal caposezione viene ribadito che in base alla giurisprudenza non sarebbe possibile eseguire Varianti di poco conto per AP-EP. Il caposezione ha però affermato che in alcuni casi questa procedura è però stata adottata. Esiste, chiaramente con l'accordo del o dei proprietari interessati, la possibilità di procedere a vincolare per AP-EP parti di fondi tramite varianti di poco conto?*

Il caposezione conferma che la giurisprudenza non permette la variante di poco conto per le AP-EP ma che la sezione di tanto in tanto chiude un occhio e lascia adottare questo metodo se la modifica è minima, interessa una cerchia ristretta di persone e chiaramente non ci sono ricorsi e tutte le parti sono d'accordo.

Osservazioni e suggerimenti del tecnico comunale

La risposta del capo sezione e la conferma della prassi adottata, seppur raramente, mi ha lasciato molto perplesso e dubbioso. In particolare la definizione stessa di AP-EP presuppone che la zona sia al servizio di tutta la collettività (esempi posteggi, eco centro, casa comunale, IDA, scuole, casa comunale, cimitero, magazzini comunali ecc.) e non di una cerchia ristretta di persone. Ho pertanto interpellato gli avvocati Cereghetti e Lucchini su questo punto. Entrambi mi hanno confermato che per loro non esiste assolutamente la possibilità di eseguire una variante di poco conto che concerne delle AP-EP. L'avvocato Lucchini mi ha confermato che come giudice del TRAM aveva annullato una Variante di poco conto concernente AP-EP nel comune di Gentilino e che la prassi e giurisprudenza in vigore non permettono assolutamente di considerare questo modo di lavorare. In particolare ha confermato che un AP-EP non può mai coinvolgere una ristretta schiera di persone e che pertanto è necessaria tutta la procedura pianificatoria prevista per la Variante (informazione, pubblicazione, ecc., ecc.). Da parte mia ho provocatoriamente posato un caso estremo: la rettifica a parità di metri di un confine leggermente irregolare tra due AP-EP una della Parrocchia e una del Comune; in questo caso la variazione presentata consisteva in una linearizzazione del confine, di cui beneficerebbero sia la Parrocchia che il Comune tramite la permuta di 4 mq. La questione ha messo in crisi gli avvocati in quanto per un minimo cambiamento che non modificherebbe de facto le AP-EP ma se del caso le migliorerebbe entrambe la prassi e giurisprudenza richiedono uno spreco sproporzionato di energie. La loro risposta, di primo acchito, ma senza nessuna garanzia, è stata che una situazione del genere è talmente particolare e mai stata trattata che una modifica di poco conto potrebbe eventualmente superare lo scoglio di un ricorso al TRAM in quanto la minima modifica (4 mq) non giustificherebbe tutto l'iter pianificatorio della Variante. Entrambi hanno comunque ribadito, che a parte questo caso più unico che raro, lo spostamento, la modifica, la soppressione, il cambiamento anche parziale di destinazione di un AP-EP soggiace alla procedura della Variante. Personalmente e sulla base della mia esperienza pluriennale condivido le opinioni di Cereghetti (tra l'altro pure ex giudice supplente del TRAM) e di Lucchini e non ritengo che sia possibile eseguire Varianti di poco conto per gestire cambiamenti di AP-EP. La soluzione della Variante, per la quale occorre calcolare almeno 2 anni è e rimane l'unica soluzione possibile per apportare modifiche alle AP-EP attualmente previste dal

PR. In conclusione partendo a metà 2019 con la digitalizzazione la prima Variante al PR potrebbe entrare in vigore nel agosto del 2021. Questi sono purtroppo i tempi della realtà ticinese in ambito pianificatorio.

- 3. Successivamente è stata posta una domanda molto pratica ed attuale a seguito degli interventi previsti su diverse strade di servizio. Nei piani del PR pubblicati e approvati a suo tempo sono presenti diversi errori: mappali di proprietà comunale con parti di strada ed edifici non messi sotto AP-EP, mancato riporto in scala di strade di servizio con larghezza determinata con conseguente problemi di espropriazione (lato a monte o lato a valle o entrambi?)*

La risposta del caposezione è stata chiara: benché sui piani timbrati figurino che le strade di servizio abbiano una larghezza di 4.00 m il fatto che non a suo tempo non siano state riportate correttamente in scala sui piani approvati definendo così chiaramente se e da quale parte avvenga l'eventuale espropriazione non permette al Comune di eseguire ovunque delle strade di Servizio di questa larghezza. Il PR in vigore permette al massimo di realizzare una strada sino al confine comunale. Per poter eseguire delle strade di 4.00 metri è necessario procedere con la revisione del PR oppure con delle varianti puntuali. In caso di ricorso un accordo bonale del proprietario potrebbe non bastare nemmeno se avallato dall'assemblea comunale. Idem per il mappale 182: la costruzione esistente dovrebbe figurare come bene patrimoniale, il suo inserimento come AP-EP richiede una Variante che sarebbe sicuramente approvata dal Cantone. Oltretutto essendo in zona agricola viene fatto rilevare che l'utilizzo non conforme alla zona sarebbe formalmente proibito...

Osservazioni e suggerimenti del tecnico comunale

Occorre controllare se nei bilanci comunale parte del mappale 182 è allibrato come bene patrimoniale (mi risulta che sia pagato un affitto). In base alla legislazione vigente un utilizzo non agricolo di questa costruzione è improponibile prima dell'approvazione di una Variante del PR che dovrebbe comprendere anche tutto il resto del mappale 182.

- 4. L'IDA che è da sempre dotato di un piazzale e accesso a sud è riportato erroneamente a PR (piazzale in zona bosco) come risolvere la questione?*

A seguito dell'incontro del 3 dicembre 2018 con i forestali la risposta non è più chiaramente quella data da Klainguti: richiedere nuovo accertamento forestale e poi se del caso Variante. I forestali in tale data hanno presentato un piano con dissodamento definitivo e temporaneo decisione CdS n° 4130 del 20.08.1996 (non presente in Comune ed in contrasto con il piano di pubblicazione del limite del bosco a ridosso della zona edificabile approvato con decisione N° 6594 del 11 dicembre 1996) che a mio modo di vedere permettono di correggere il PR al momento della sua digitalizzazione. In base ai concetti ed alla prassi la LFo (legge forestale) l'accertamento del limite del bosco a confine con la zona edificabile precede il PR ed ha una propria procedura con pubblicazione e possibilità di ricorso e ha la precedenza sul PR rispettivamente sui limiti edificabile riportati nei PR che normalmente precede e serve a definire. In occasione del incontro del 3 dicembre i forestali si sono inoltre detti favorevoli ad un eventuale dissodamento della fascia antistante l'IDA. Per loro si tratterebbe di fornire una planimetria in cui indicare il limite della zona pianeggiante realizzata a suo tempo e attualmente oggetto di sfalcio tra gli alberi presenti. In questa zona, una volta ottenuto il dissodamento e approvata la Variante al PR, a 2 metri dal limite accertato del bosco si potrebbe costruire una recinzione destinata a contenere il verde comunale ed al suo compostaggio ma a condizione

che la costruzione non sia più alta di 2.00 m. In caso contrario la distanza dal limite del bosco accertato deve essere di 10.00 m riducibili a 6.00 m con deroga che comunque difficilmente viene concessa.

Osservazioni e suggerimenti del tecnico comunale

Da rilevare che formalmente l'AP-EP IDA è costruita su due mappali: l'819 ed il 707 (strada) e che è riportata in modo errato nel PR. Controllando la mappa con l'ortofoto la costruzione dell'impianto IDA è riportata correttamente sui piani catastali, è invece il PR che non riporta correttamente i limiti della AP-EP. Questa situazione è a mio modo di vedere da correggere con una procedura che comprenda: dissodamento, Variante destinazione e confini AP-EP con studio di eventuali posteggi a ridosso dell'IDA dopo che ne sia stata valutata e confermata la necessità, esecuzione di un piano di mutazione che chiarisca la situazione dell'IDA in modo da poter prevedere una sua futura cessione ad altro ente (Consorzio?). I Forestali hanno inoltre inoltrato un piano in cui identificano la sola zona dove attualmente è possibile, in base al piano di dissodamento n° 4130 del 20.08.1996, costruire una tettoia coperta ma aperta sui lati con una superficie massima di 25 mq. Per tutte le altre soluzioni occorre procedere dapprima con una domanda di dissodamento e variante del PR che personalmente ritengo venga accettata a seguito della pubblica utilità di quanto si vuole realizzare. La tettoia potrebbe anche essere realizzata attaccata alla costruzione ma in ogni caso deve rispettare la distanza minima di 6 m dal bosco accertato. Una domanda di nuovo accertamento con eventuale dissodamento a monte del mappale 819 sarebbe teoricamente possibile ma necessita dell'approvazione del proprietario di questo fondo (529) che non è il Comune ma il Signor Ziegler Martin. Ogni e qualsiasi altra costruzione deve distare almeno 10 m dal bosco accertato. Deroghe (6.00 m a questa distanza) non sono praticamente mai date come già scritto in precedenza.

*5. La formazione di depositi per verde (compostaggio) è compatibile con la zona boschiva?*

Per la SST la problematica non è di loro diretta competenza; se i forestali danno preavviso favorevole loro non avrebbero osservazioni all'approvazione di una variante. Come già visto al punto precedente per i forestali il compostaggio non è ammissibile con in una zona definita bosco. Una domanda di dissodamento (che verrebbe facilmente concessa) permetterebbe di utilizzare la zona così com'è.

Osservazioni e suggerimenti del tecnico comunale

Vedi punto precedente. La variante di PR è comunque indispensabile in base alla LPT una superficie non può essere attribuita a 2 zone: o bosco o AP-EP. Nel ambito dell'edilizia privata un utilizzo limitato di zona forestale come parco giochi è invece ammesso e una piccola superficie situata nella zona forestale può essere attrezzata e computata nella superficie che le case con più di 5 appartamenti devono mettere a disposizione in base alla LE/RLE.

- 6. Le NAPR di Mergoscia sono datate, incomplete, ricche di errori. Ad esempio, contrariamente alla definizione corrente di linea di arretramento l'articolo 14 delle NAPR in vigore attualmente prevede:*
- 1. La linea di arretramento fissa il limite fino dove è possibile l'edificazione delle costruzioni principali e accessorie.*
  - 2. La linea di arretramento è indicata nel piano delle zone.*
- Le stesse norme sono alquanto carenti sulla sistemazione esterna, accessi, muri di sostegno e controriva ecc. Non sarebbe possibile adottare un Regolamento edilizio che sostituirebbe le NAPR prima di procedere ad una revisione del PR che richiederebbe anni?*

Vengono esaminati i piani che risultano chiaramente incongruenti: in alcune zone le linee di arretramento sono vere e proprie linee di arretramento secondo l'accezione generalmente utilizzata (piano delle zone arretramento dal riale per i mappali 284 e 280 rispettivamente 246, 843, 842, 247, 789 e 295) in altre in realtà sono linee di contenimento come descritto nelle NAPR (piano delle zone "arretramento" sui mappali 743, 98, 99 e 100 e rispettivamente 97). Per entrambe le funzioni sui piani utilizzati attualmente (stampati da bcm) esiste una sola riga e a legenda viene riportato linea di arretramento. Per la SST in caso di dubbio che fanno stato sono solo e unicamente i piani timbrati a suo tempo dal C.d.S. e di cui una copia è depositata presso di loro mentre un'altra dovrebbe trovarsi in Comune. I piani allestiti in modo numerico da bcm non sono stati validati e di conseguenza in caso di dubbio occorrerebbe far capo agli originali approvati a suo tempo. Con la digitalizzazione secondo le direttive emanate dal Cantone si potrebbero comunque eliminare come errore la differenza segnalata che è una "specie di errore". Chiaramente questo può avvenire, come già visto in entrata, solo con in concomitanza di una Variante delle NAPR o dell'adozione del RE. Quest'ultimo, già presente in forma molto standardizzata, permetterebbe di colmare le lacune segnalate senza Varianti di PR ma in un'unica procedura.

Osservazioni e suggerimenti del tecnico comunale

Si concorda pienamente sulla necessità di procedere al più presto ad una digitalizzazione qualificata ed all'adozione del RE al posto delle NAPR.

- 7. Nella Zona Nucleo le norme attuali non prevedono la possibilità di realizzare nuove costruzioni. De facto è possibile solo ampliare costruzioni esistenti o ricostruire diroccati. La necessità di costruire degli edifici, chiaramente con le caratteristiche di nucleo, a destinazione "accessorio" è molto sentita; questo è comunque solo un esempio delle lacune riscontrate nelle NAPR. Qualora non fosse possibile adottare un regolamento edilizio senza revisione del PR è immaginabile modificare con una variante limitata alle NAPR alcuni articoli? Tempi della procedura? Oppure l'obbligo di introdurre il regolamento edilizio limita varianti alle NAPR?*

La SST fa dapprima osservare che per conto suo il fatto di proibire nuove costruzioni in zona nucleo non è da considerare un problema e che ben difficilmente NAPR o RE che permettano nuove abitazioni/costruzioni indipendenti nel tessuto del nucleo sarebbero viste di buon occhio. Gli ampi spazi attualmente non costruiti e situati in zona nucleo per loro non devono essere a tutti i costi riempiti. Secondo loro con una densificazione delle costruzioni andrebbe persa una delle caratteristiche del nucleo di Mergoscia. Viene ribattuto che in base alle NAPR attuali, tramite ampliamenti, a condizione di rispettare talune distanze, de facto si riuscirebbe a costruire delle importanti superfici e che la costruzione di piccole costruzioni con funzione di accessorio ma separate dall'edificio principale (chiaramente con le caratteristiche del nucleo: pietra, piode ecc.) è un bisogno ricorrente e segnalato più volte. Costruire a ridosso di fabbricati esistenti elimina nella maggior parte dei casi delle aperture esistenti togliendo aria, sole e luce agli spazi abitativi. Una costruzione ex novo, a mo di stallino separata dalla costruzione principale, permetterebbe invece di risolvere diverse problematiche senza snaturare il nucleo. Risulta chiaro che le norme (sia delle NAPR che del RE) devono essere molto restrittive ma i modelli a tale proposito esistono già e che l'Ufficio natura e paesaggio avrebbe comunque l'ultima parola trattandosi di nucleo. La SST si riserva di entrare nel merito al momento della presentazione di una bozza di RE rispettivamente di una variante

delle NAPR. Benché ci sia l'obbligo di passare al RE al momento non sussistono particolari restrizioni a Varianti delle NAPR.

Osservazioni e suggerimenti del tecnico comunale

Sulla base delle risposte ottenute si ritiene più opportuno procedere al più presto ad una digitalizzazione qualificata ed all'adozione del RE al posto delle NAPR. La procedura per una variante di un solo articolo delle NAPR può infatti durare 2 anni come per la procedura di digitalizzazione qualificata e allestimento e approvazione del RE, che dovranno in ogni caso essere eseguite entro il 2025 (a meno che intervenga un'ulteriore proroga). Oltretutto questa procedura costerebbe meno al Comune e creerebbe meno lavoro amministrativo rispetto all'adozione di più Varianti.

*8. Per la questione posteggi, analogamente a quanto avvenuto a Contra sulla base della Legge sulle strade è pensabile di costituire posteggi su alcune strade limitandoli all'estate?*

Per la SST i posteggi da realizzare e per cui entra nel merito sono solo e unicamente quelli previsti dal PR. Se sulla base della legge sulle strade si riesce a trovare delle altre soluzioni non in contrasto con il PR la SST non si pronuncia. Risulta chiaro però che il sedime deve essere definito strada a PR e questo è l'unico controllo che è tenuto a fare nell'ambito della posa segnaletica.

Osservazioni e suggerimenti del tecnico comunale

Sulla base delle risposte ottenute e dell'esperienza si ritenuto opportuno valutare al più presto d una valutazione di eventuali posteggi realizzabili sul sedime della stradale cantonale in base alla procedura della legge sulle strade. Da informazioni ricevute in occasione di sopralluoghi o di altri incontri sono per esempio venute a sapere che preso l'IDA l'ing. Allievi ha previsto 3 posti auto. In base al PR in vigore questi posti non sono realizzabili senza prima procedere ad una variante. I nuovi posteggi previsti sulla piazza sono invece realizzabili in base alla legge sulle strade seguendo la debita procedura. In base alle caratteristiche della rete viaria di Mergoscia la sola strada su cui è attualmente possibile creare nuovi posti è la cantonale. Sulla base di sopralluoghi eseguiti la formazione di questi posti (al massimo 3/4) creerebbe però a mio modo di vedere un forte rallentamento del traffico e difficoltà all'incrocio che sarebbero malviste dalla popolazione. Il Municipio dovrà valutare se ha senso studiare ulteriori stalli sulla cantonale che oltretutto sarebbero situati in zone non adatte e probabilmente, analogamente a quanto fatto a Contra, richiederebbero la formazione di una zona 30 KM/h. Personalmente ritengo più opportuno continuare a valutare soluzioni alternative ai posteggi attualmente previsti dal PR per poi realizzarne al più presto almeno un paio.

## **2. Esperienza acquisita in 11 mesi di pratica come tecnico comunale**

La mia attività come tecnico comunale esterno per il Comune di Mergoscia è iniziata a fine febbraio 2018; il presente rapporto è stato allestito principalmente nel mese di dicembre 2018 e lasciato decantare per ulteriori correzioni fino a fine gennaio 2019/inizio febbraio 2019. Di conseguenza la mia pratica come tecnico comunale al momento della stesura finale del presente rapporto ammonta a 11 mesi. In questo periodo ho potuto acquisire diverse conoscenze sul Comune e collaborare in modo propositivo sia con la cancelleria comunale, con il capo dicastero e con il Municipio.

I rapporti con i proprietari risultano invece talvolta più difficili. Indipendentemente che si tratti di indigeni o confederati la maggior parte ritiene che la burocrazia richiesta per l'inoltro di una domanda di costruzione

sia eccessiva e troppo costosa. Benché personalmente condivida parzialmente questa opinione ritengo che leggi approvate dal popolo e contro le quali era possibile fare referendum debbano essere rispettate. Il solo richiedere una planimetria ufficiale aggiornata molte volte crea discussioni. Nella maggior parte dei casi nonostante venga spiegato che la planimetria ufficiale sia aggiornata in quanto serve a determinare i confinanti e che la mancata comunicazione ad un confinante può ritardare se non annullare la licenza, l'istante molte volte si rifiuta di produrre questo documento. Da parte mia non ho nessun interesse a far sì che il geometra revisore venda una decina di planimetrie l'anno mentre il Comune, qualora dovesse dimenticare l'intimazione ad un confinante, potrebbe essere chiamato a risarcire l'istante qualora si dovesse ripetere la procedura di pubblicazione a seguito di un opposizione o ricorso. La mappa del SIFTI non è aggiornata giornalmente ma a ritmi diversi a dipendenza del Comune. Teoricamente sulle planimetrie rilasciate dovrebbero figurare anche le mutazioni pendenti di conseguenza tramite la ricerca sul SIFTI per numero di mappale è possibile risalire ai proprietari di mutazioni nel frattempo iscritte.

Con la cancelleria comunale è stato allestito un formulario che permette di seguire tutto l'iter di una domanda di costruzione. Parte del formulario deve essere riempito dalla cancelleria ed in caso di mancanze già a questo livello sarebbe opportuno che la domanda venga immediatamente bloccata e richiesta la completazione (ad esempio firme sui piani). Recentemente è stato installato un Drop Box per la gestione delle domande. Questo sistema dovrà essere collaudato nel corso dei prossimi mesi.

In base alla mia esperienza più che trentennale di tecnico comunale in diversi Comuni le problematiche che trovo a Mergoscia risalgono per lo più a licenze e decisioni prese prima della mia entrata in funzione. Nonostante la mia attività sino alla fine del 2017 sia stata quella di tecnico comunale di due Comuni di ca. 800 abitanti ciascuno (Gudo e Gorduno in seguito quartieri di Bellinzona) il tempo che attualmente dedico settimanalmente a Mergoscia, che ha meno di 200 abitanti residenti, è superiore a quello procuratomi da due comuni con forte attività edilizia e con globalmente ca. 1'600 abitanti. Ho cercato di analizzare i motivi di questa discrepanza e a parte il fatto che la gestione delle domande in questi Comuni era completamente automatizzata non ho trovato altri motivi se non il fatto che si tratti di problematiche vecchie in cui devo entrare.

Il PR (sia NAPR che Piani) che attualmente utilizzo è stato allestito da bcm in forma numerica ed è datato. In particolare si segnala la difficoltà di lettura dei n° di mappa e la mancanza nei piani delle costruzioni degli ultimi anni. Il PR per quanto attiene al rapporto di pianificazione, tra l'altro allestito in modo non corretto e con molte discrepanze (vedi ad esempio posteggio dopo Benitt, mappale 299). Le NAPR non sono sistematiche e presentano diverse lacune per rapporto a quelle allestite per comuni simili. Un paio di esempi: manca la distanza dai sentieri, la distanza dalle strade non è negli articoli che regolano le distanze ma sotto il capitolo strade. Anche i piani sono stati allestiti senza tener conto delle necessità del comune. In particolare si segnala che per le strade di servizio benché la legenda indichi una larghezza di 4.00 m sul piano del traffico questa larghezza non è stata riportata non definendo così la superficie da espropriare. La conseguenza è che il Comune ogni qual volta interviene su una strada di servizio è costretto ad eseguire i lavori unicamente sulla superficie della strada esistente e non può procedere a degli allargamenti. Da rilevare inoltre che il piano di attuazione previsto dal PR non è stato assolutamente rispettato e molte opere, che avrebbero dovuto essere eseguite nei 15 anni successivi all'entrata in vigore di questo importante documento, che è alla base di ogni e qualsiasi intervento da parte del Comune devono ancora essere realizzate.

La mappa di Megoscia è una digitalizzazione. Questo fatto comporta che per ogni intervento, sia del Comune ma anche dei privati, necessiti un rilievo ex novo almeno dei punti di confine con spese non

indifferenti. La precisione della mappa è inoltre inferiore a quelle delle digitalizzazioni di altre misurazioni ufficiali e cambiamenti della posizione di un punto di confine superiori a 30 cm non sono un'eccezione. Inoltre la terminazione non è sempre presente e non sempre rispetta le regole dell'arte. La valutazione se eseguire un rinnovo catastale (in parte sussidiato da Confederazione e Cantone con una partecipazione dei privati per la terminazione) è una soluzione da approfondire. A lungo andare i costi di un rinnovamento catastale sarebbero inferiori a quelle del rilievo ex novo eseguito a macchia di leopardo come sinora.

Il presente elenco non è esaustivo e dovrebbe costituire una traccia un eventuale incontro con il Municipio e la cancelleria che dovrebbe permettermi di consigliare al meglio il Municipio sulle soluzioni da adottare.

### 3. Conclusioni e proposte

Come già indicato una revisione del PR sarebbe più che auspicabile e rappresenterebbe la soluzione migliore. Considerato che i termini sono abbastanza lunghi (la mia esperienza valuta **in almeno 6 anni** la procedura sino all'evasione di eventuali ricorsi) e il fatto che attualmente procedendo ad una revisione il Comune sarebbe costretto a dezonare alcune parti del comprensorio attualmente inserito in ZE indennizzando i proprietari per il declassamento da ZE a agricola rispettivamente FZE ritengo che la soluzione di procedere ad una numerizzazione secondo i disposti emanati dalla SST ed alla sostituzione delle NAPR con un RE possa avvenire nell'arco di 2 anni. Ricordo a questo proposito che è inoltre pendente un ricorso per regionalizzare i costi di indennizzo: i Comuni che creano nuove zone edificabili incassando il plusvalore dovrebbero versare parte di questo importo ai Comuni che dezonano. Attendere l'esito del ricorso od un cambiamento legislativo in materia potrebbe risultare favorevole per il Comune. Ricordo inoltre che ogni e qualsiasi variante del PR può essere inoltrata solamente in forma numerica. L'esecuzione a macchia di leopardo verrebbe però a costare molto di più che non una numerizzazione completa eseguita a tappeto.

La procedura per la numerizzazione del PR attuale può essere eseguita non solo dal pianificatore comunale ma anche da altri studi (geometri revisori, studi di geomática, geografi ecc.) o anche dal Comune stesso acquistando un apposito programma che permetterebbe poi anche la gestione del PR in formato numerico. Propongo pertanto la seguente soluzione:

1. Richiedere conferma alla SST, così come discusso lo scorso 18 ottobre, sulla possibilità di procedere con un'unica procedura all'adeguamento degli strumenti pianificatori attuali alle nuove disposizioni tramite numerizzazione del PR e adozione di un RE al posto delle NAPR.

In caso di risposta affermativa procederei con:

2. richiedere al pianificatore attuale, ad uno o più studi di geometri, ad uno studio geomático un'offerta per la numerizzazione del PR attuale. Contemporaneamente richiederei ad una ditta che fornisce i programmi per la gestione del territorio un'offerta per la fornitura dello stesso e la relativa istruzione ad una persona. Il lavoro potrebbe essere fatto presso la cancelleria comunale (oppure a domicilio) tramite un programma occupazionale sull'arco massimo di 6 settimane. Il pianificatore attuale dispone infatti già di una base numerica che potrebbe essere importata nel programma acquistato dal Comune e che dovrebbe fornire a basso costo (solo costi estrazione livelli da autocad o programma simili per un massimo di ca. 250.—CHF). Il comune dovrebbe invece acquisire la mappa ufficiale numerica dal geometra revisore (costi che in ogni caso esistono anche se l'operazione viene svolta da terzi).

3. per il RE richiederei un offerta al pianificatore attuale e ad altri pianificatori/ operatori del settore. Personalmente non avrei il tempo per occuparmi di questo mandato a breve termine.

Per quanto riguarda la questione della formazione di un deposito per scarti vegetali presso l'IDA è necessario procedere ad una richiesta di dissodamento perlomeno per la parte a valle. Per la parte a monte dell'IDA si potrebbe, con l'accordo del proprietario procedere ad un accertamento formale del limite del bosco secondo i disposti della LFo. Lo stesso potrebbe avvenire anche per la zona situata ad est del IDA. La domanda di dissodamento dovrà essere preceduta da una picchettazione ed un rilievo da parte del geometra revisore che dovrà pure allestire un piccolo modello digitale del terreno da allegare alla richiesta. Sulla base di questi documenti si potrà in seguito procedere ad inoltrare una variante del PR che permetterebbe anche di sistemare definitivamente l'errore attualmente presente nei piani. In questo senso si dovrebbe procedere ad iniziare la numerizzazione partendo dall'IDA. I programmi attualmente in uso per la gestione del PR informatizzato permettono infatti di gestire zone limitate.

Per quanto attiene all'eco centro, pur nutrendo tutt'ora dei dubbi vista la vicinanza della piazza dell'elicottero (ad esempio spostamento di eventuale carta depositata davanti al container pieno), si potrebbe adottare la stessa procedura. Considerato che l'investimento è notevole ritengo indispensabile l'esecuzione di un progetto di massima da parte di uno studio d'ingegneria civile con due varianti:

1. la prima che preveda la costruzione di muri sul perimetro utilizzato come eco centro
2. la seconda con la valutazione sulla possibilità di creare delle scarpate ed il riporto di parte del materiale sulla parte superiore del mappale senza la costruzione di muri

Per quanto attiene all'acquisto del mappale ricordo che lo stesso è in zona agricola e che pertanto in mancanza di una variante che definisca l'AP-EP qualsiasi contadino attivo in un certo raggio potrebbe inoltrare una richiesta di acquisto leggendo il bando sul FU. In tal caso il mappale andrebbe al contadino. Oltre a ciò il fatto che la proprietà sia di una Comunione ereditaria non facilita la procedura che potrebbe durare anche qualche anno per ottenere il consenso di tutte le parti.

In ogni caso ed al più presto domanderei al pianificatore attuale un'offerta per l'aggiornamento dei piani allestiti a suo tempo sulla base della mappa aggiornata (semplice sostituzione dei dati MU) e ristampa su carte e PDF della mappa con i livelli del PR numerico da lui creati.

A disposizione per ogni ulteriore informazione porgo distinti saluti.

Ing. G. Calastri

**PREVENTIVO DEI COSTI +/- 10%**

	TOTALE
OPERE DI SEGNALETICA VERTICALE	fr. 19'720.00
OPERE DI SEGNALETICA ORIZZONTALE	fr. 13'805.00
ELEMENTI DI ARREDO - FERMA RUOTA	fr. 2'660.00
<b>TOTALE PARZIALE</b>	<b>fr. 36'185.00</b>
OPERE IMPREVISTE (10%)	fr. 3'618.50
PROGETTAZIONE E D.L.	fr. 9'344.16
TOTALE PARZIALE	fr. 49'147.66
IVA 8.0%	fr. 3'931.81
ARROTONDAMENTO	fr. -79.47

**TOTALE IVA 8,0% inclusa fr. 53'000.00**

## OPERE DI SEGNALETICA VERTICALE (SEGNALI)

### PREVENTIVO DEI COSTI +/- 10%

Descrizione posizione	U nità	Prezzo	Importo
<p>1. Fornitura e posa segnale dimensione 50 x 50 cm, riflettenza R2                      Palo diametro 60 mm, h = 310 cm compreso telaio segnale e                      fondazione prefabbricata h = 50 cm.  <b>FRONTE</b>                      4.17 "Parcheggio"</p>			
<b>Totale</b>	<b>pz</b>	<b>850.00</b>	<b>850.00</b>
<p>2. Fornitura e posa segnale dimensione 50 x 70 cm, riflettenza R2                      Palo diametro 60 mm, h = 310 cm compreso telaio segnale e                      fondazione prefabbricata h = 50 cm.  <b>FRONTE</b>                      4.17 "Parcheggio" con tavola complementare 5.14 "Invalidi"</p>			
<b>Totale</b>	<b>pz</b>	<b>950.00</b>	<b>950.00</b>
<p>3. Fornitura e posa segnale dimensione 50 x 70 cm, riflettenza R2                      Palo diametro 60 mm, h = 310 cm compreso telaio segnale e                      fondazione prefabbricata h = 50 cm.  <b>FRONTE</b>                      4.17 "Parcheggio" con tavola complementare "Utenti Cancelleria                      comunale"</p>			
<b>Totale</b>	<b>pz</b>	<b>950.00</b>	<b>950.00</b>
<p>4. Fornitura e posa segnale dimensione 50 x 70 cm, riflettenza R2                      Palo diametro 60 mm, h = 310 cm compreso telaio segnale e                      fondazione prefabbricata h = 50 cm.  <b>FRONTE</b>                      4.17 "Parcheggio" con tavola complementare 5.01 "100 m"</p>			
<b>Totale</b>	<b>pz</b>	<b>950.00</b>	<b>950.00</b>
<p>5. Fornitura e posa segnale dimensione 50 x 70 cm, riflettenza R2                      Palo diametro 60 mm, h = 310 cm compreso telaio segnale e                      fondazione prefabbricata h = 50 cm.  <b>FRONTE</b>                      2.50 "Divieto di parcheggio" con tavola complementare 5.10 simbolo                      Parcheggio con disco e scritta MARZO - SETTEMBRE MASS. 4 ore                      con contrassegno "Mergoscia" illimitato</p>			
<b>Totale</b>	<b>pz</b>	<b>1'350.00</b>	<b>1'350.00</b>
<p>6. Fornitura e posa segnale dimensione 50 x 70 cm, riflettenza R2                      Palo diametro 60 mm, h = 310 cm compreso telaio segnale e                      fondazione prefabbricata h = 50 cm.  <b>FRONTE</b>                      4.18 "Parcheggio con disco" con tavola complementare MASS. 4 ore                      con contrassegno "Mergoscia" illimitato</p>			
<b>Totale</b>	<b>pz</b>	<b>1'300.00</b>	<b>11'700.00</b>

## OPERE DI SEGNALETICA VERTICALE (SEGNALI)

### PREVENTIVO DEI COSTI +/- 10%

Descrizione posizione	U	nr	Prezzo	Importo
7. Fornitura e posa segnale dimensione 50 x 70 cm, riflettenza R2 Palo diametro 60 mm, h = 310 cm compreso telaio segnale e fondazione prefabbricata h = 50 cm. <b>FRONTE</b> 2.50 "Divieto di parcheggio" con tavola complementare "PIAZZA DI GIRO"				
<b>Totale</b>	<b>pz</b>		<b>950.00</b>	<b>2'850.00</b>
8. Rimozione segnaletica esistente e smaltimento				
<b>Totale</b>	<b>pz</b>		<b>30.00</b>	<b>120.00</b>
TOTALE PARZIALE		fr.		19'720.00
IVA 8,0%		fr.		1'577.60
arrotondamento		fr.		2.40
<b>TOTALE PREVENTIVO COSTI, IVA 8,0% compresa</b>		<b>fr.</b>		<b>21'300.00</b>

## OPERE DI SEGNALETICA ORIZZONTALE (DEMARCAZIONI)

### PREVENTIVO DEI COSTI +/- 10%

Descrizione posizione	U ar	Prezzo	Importo
1. Esecuzione di linee e superfici colorate eseguite con materiale plastico a struttura antisdrucchiolevole (gocciolato)			
linee continue, colore BIANCO - larghezza 0.15 m.	ml	7.50	4'800.00
linee continue, colore GIALLO - larghezza 0.15 m.	ml	7.50	225.00
2 Esecuzione di simboli e scritte con materiale plastico in rilievo a due componenti applicato a spatola			
linea vietante il parcheggio, colore giallo	pz	200.00	3'800.00
simbolo disabile, per parcheggio	pz	350.00	350.00
4. Esecuzione di linee e superfici colorate eseguite a spruzzo con pittura			
linee continue, colore GIALLO - larghezza 0.15 m. (fermata bus)	ml	5.00	150.00
3. Opere a regia			
operaio + macchina fresatrice	ore	110.00	2'640.00
misurazioni e marcamenti	ore	90.00	1'440.00
piccola installazione di cantiere	ac	400.00	400.00
TOTALE PARZIALE	fr.		13'805.00
IVA 8,0%	fr.		1'104.40
arrotondamento	fr.		-9.40
<b>TOTALE PREVENTIVO, IVA compresa</b>	<b>fr.</b>		<b>14'900.00</b>

## ELEMENTI DI ARREDO - FERMA RUOTA

### PREVENTIVO DEI COSTI +/- 10%

Descrizione posizione	U nità	Prezzo	Importo
1. Fornitura e posa di elementi in calcestruzzo fissi su manto stradale ferma ruota			
	pz	190.00	2'660.00
		TOTALE PARZIALE	fr. 2'660.00
		IVA 8,0%	fr. 212.80
		arrotondamento	fr. 27.20
		<b>TOTALE PREVENTIVO, IVA compresa</b>	<b>fr. 2'900.00</b>



Tabella riassuntiva nuova regolamentazione posteggi su suolo pubblico:

Area parcheggi	ATTUALE		REGOLAMENTAZIONE FUTURA	
	OFFERTA	Regolamento	OFFERTA	Regolamento
Piazza	7	Liberi	1+1	1 Utenti Cancelleria comunale + 1 disabile
C 1-1	Area di parcheggio (a PR) non esistente e non considerata			
C 1-2	6	Liberi	5	Zona DISCO Massimo 4 ore
C 1-3	Area di parcheggio (a PR) non esistente e non considerata			
C 1-4	19	Liberi	13	Libero
C 2-1	11	Liberi	5	Zona DISCO Massimo 4 ore
C 2-2	9	Liberi	5	Zona DISCO Massimo 4 ore
C 2-3	10	Liberi	9	Zona DISCO Massimo 4 ore
C 3-1	24	Liberi	17	Zona DISCO Massimo 4 ore
C 4-1	Area di parcheggio (a PR) non esistente e non considerata			
C 4-2	Area di parcheggio (a PR) non esistente e non considerata			
C 4-3	8	Liberi	5	Zona DISCO Massimo 4 ore
C 4-4	Area di parcheggio (a PR) non esistente e non considerata			
C 4-5	Area di parcheggio (a PR) non esistente e non considerata			
C 4-6	Area di parcheggio (a PR) non esistente e non considerata			
C 5-1	0	Liberi	-	Divieto di parcheggio
C 5-2	0	Area non esistente	3	Zona DISCO Massimo 4 ore
C 6-1	7	Liberi	7	Divieto P (DISCO Massimo 4 ore marzo-settembre)





Mass. 4 ore  
CON CONTRASSEGNO  
"MERGOSCIA"  
ILLIMITATO

Massimo  
24 ore

Utenti Cancelleria  
comunale



MARZO - SETTEMBRE  
MASS. 4 ORE  
CON CONTRASSEGNO  
"MERGOSCIA"  
ILLIMITATO

**C6-1**

**C4-5**

**C4-6**

Ropiana

**C4-4**

**C4-3**

**P**

Mass. 4 ore  
CON CONTRASSEGNO  
"MERGOSCIA"  
ILLIMITATO

Tropitt

**C4-1**

**C4-2**

**P**

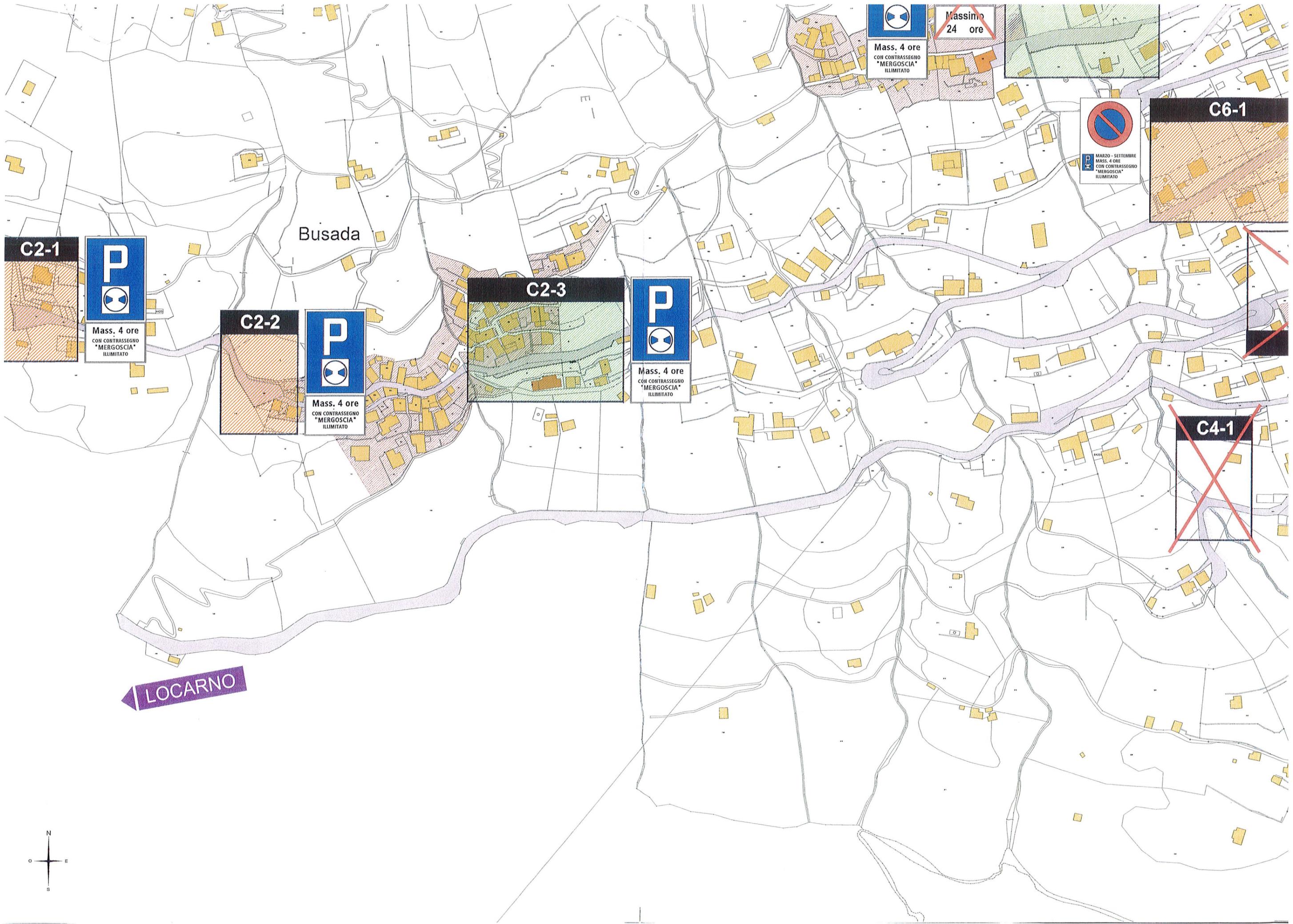
Mass. 4 ore  
CON CONTRASSEGNO  
"MERGOSCIA"  
ILLIMITATO

**C5-2**

Cioss

**C5-1**

ore  
SSEGNO  
CIA"  
TO



Busada

**C2-1**

Mass. 4 ore  
CON CONTRASSEGNO  
"MERGOSCIA"  
ILLIMITATO

**C2-2**

Mass. 4 ore  
CON CONTRASSEGNO  
"MERGOSCIA"  
ILLIMITATO

**C2-3**

Mass. 4 ore  
CON CONTRASSEGNO  
"MERGOSCIA"  
ILLIMITATO

**Massimo  
24 ore**

Mass. 4 ore  
CON CONTRASSEGNO  
"MERGOSCIA"  
ILLIMITATO

MARZO - SETTEMBRE  
MASS. 4 ORE  
CON CONTRASSEGNO  
"MERGOSCIA"  
ILLIMITATO

**C6-1**

**C4-1**

LOCARNO

