

Riviera, 6 maggio 2025

Messaggio Municipale no. 7/2025

RICHIESTA DI CREDITO DI CHF 280'000.00 PER LO SVOLGIMENTO DI UN CONCORSO DI INGEGNERIA RIGUARDANTE LA PASSERELLA CICLO-PEDONALE TRA LODRINO E OSOGNA

Signor Presidente,
Signore e Signori Consiglieri comunali,

vi sottoponiamo, per esame e approvazione, il Messaggio concernente la concessione di un credito per lo svolgimento di un concorso di ingegneria riguardante la passerella ciclo-pedonale tra Lodrino e Osogna.

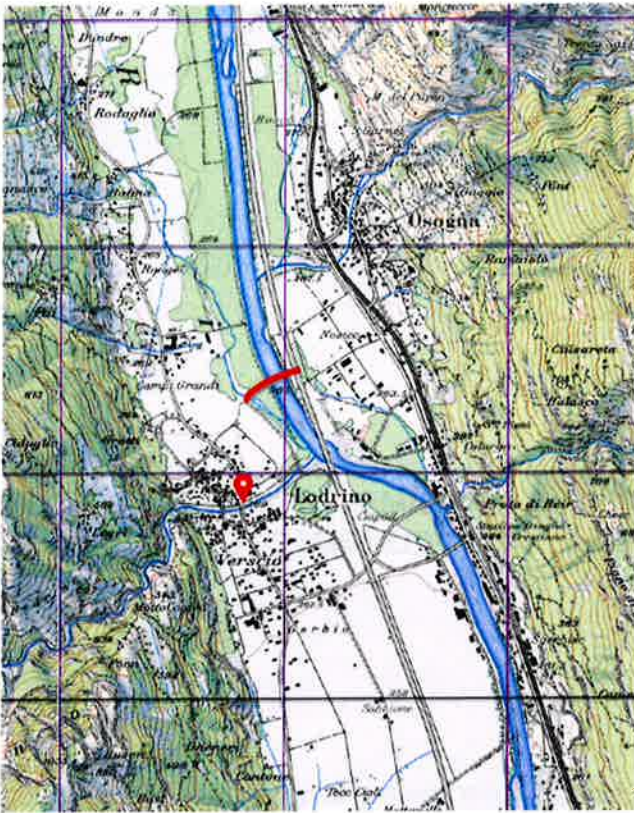
1. INTRODUZIONE E CENNI STORICI

Il paesaggio della Riviera è plasmato dal fiume Ticino, che percorreva la valle con meandri e affluenti formanti coni di deiezione dove si sarebbero poi sviluppati i villaggi. Le comunità locali hanno dunque sempre avuto un legame importante con i suoi corsi d'acqua. Lo sviluppo nel secolo scorso di infrastrutture di origine antropica ha inoltre influenzato fortemente il paesaggio e le attività economiche.



Nel 1901 fu costruito un ponte metallico sul Ticino collegante la stazione di Osogna-Cresciano, aperta qualche anno prima, e l'area dell'attuale aeroporto di Lodrino. Questo percorso, ampiamente sfruttato dalla popolazione locale, è stato poi demolito nel 1989 dopo il completamento del raccordo stradale tra Cresciano e Lodrino, transitante sotto l'autostrada, la quale viene inoltre attraversata in alcuni punti da camminamenti pedonali costeggianti il bosco.

Fig. 1 – Fotografia degli anni Venti del Novecento, con ponte metallico sul Ticino



Dall'esame delle cartine topografiche risulta anche un passaggio storico con "barchetto" fra Lodrino e Osogna. Questo collegamento è presente nelle carte fino al momento in cui sono state realizzate le arginature del fiume, nel 1936. Da quel momento non esiste più un percorso diretto fisso fra i villaggi di Lodrino e Osogna fino all'avvento del raccordo stradale. Da notare che durante il cantiere dell'autostrada era stato messo in opera temporaneamente un ponte provvisorio all'incirca in corrispondenza dell'antico passaggio del "barchetto". La sua ubicazione si desume sul posto grazie alla presenza di un terrapieno all'interno delle Bolle di Lodrino.

Fig. 2 Posizione (in rosso) del ponte provvisorio durante il cantiere autostradale (1985)

In sede aggregativa, il tema relativo a nuovi attraversamenti sul fiume Ticino è stato sollevato a più riprese. Un esempio in tal senso arriva direttamente dal progetto territoriale sviluppato dall'Accademia di architettura della SUPSI, dove si esplicitava il potenziale insito nei nuovi collegamenti che si potevano immaginare a cavallo del corso del fiume per integrare ulteriormente un territorio diviso non solo dalla natura, ma pure dalle infrastrutture (ferrovia e autostrada):

"Definire nuovi attraversamenti ciclo/pedonali è la prima azione per costruire l'identità del nuovo comune. Intensificando la fruibilità e valutando anche l'opportunità di progetti di rinaturazione ed eventualmente di bacini di laminazione lo spazio del fiume Ticino diventa il "cuore", lo spazio pubblico principale di riferimento del nuovo comune."

Si può dunque affermare che il potenziale per la mobilità lenta nel nostro territorio è ampio, a beneficio dell'attrattività che il nostro territorio può esercitare per nuovi insediamenti o turismo, ma soprattutto anche per la collettività, che potrà così trovare altre strade – è il caso di dirlo – per vivere tutto il territorio di Riviera in maniera più ampia e approfondita.

Le ricadute positive, peraltro, non si esaurirebbero a quanto accennato, bensì si collegherebbero direttamente al concetto aggregativo riferito al Comune di Riviera. Vi è anche infatti un significato simbolico di cui le progettate passerelle si fanno carico, ossia quelle di essere delle opere in grado di connettere non solo territori ma anche persone, dando dunque un segnale politico inequivocabile circa l'intenzione di costruire un Comune che possa proiettarsi, unito, verso le sfide future, rispettando dunque il mandato popolare che ha sancito l'aggregazione del 2017.

Anche l'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti concernente la Riviera ne riconosce questa centralità, preconizzando la creazione di itinerari ciclabili fruibili su entrambe le sponde garantendo anche una ricucitura trasversale tra le due sponde tramite delle passerelle di collegamento e potenziando, allo stesso tempo, la connessione tra il polo di Biasca e la Riviera. Questi obiettivi sono

peraltro in linea con quanto emerso dal Piano della mobilità ciclistica del Comune di Riviera, di cui il Municipio ha ottenuto le risultanze nel 2024: considerare la costruzione di tre passerelle ciclo-pedonali come perno centrale di una strategia mirante all'aumento della quota modale degli spostamenti in bicicletta all'interno del Comune, e tra Riviera e i Comuni confinanti.

Per questo motivo, durante i lavori di aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti, la priorità principale da parte del Municipio è stata quella di ottenere l'inserimento di tali infrastrutture all'interno delle opere finanziate. Investimenti simili necessitano di importanti sforzi finanziari e di coordinazione, per i quali possono passare anche diversi anni. Per questo motivo il Municipio, quando si è presentata l'occasione, non ha esitato a rendersi parte attiva per accelerare il più possibile i passi necessari alla concretizzazione di almeno una delle passerelle ciclo-pedonali prospettate, ossia quella che collega Lodrino a Osogna. Essi sono due quartieri che presentano forti attrattive per la popolazione con diversi luoghi aggregativi: in entrambi i quartieri sono attivi i due centri sportivi di proprietà comunale; a Osogna ha sede il Municipio, mentre a Lodrino – oltre a una sede amministrativa e diversi servizi – vi è anche la Scuola media frequentata da tutti i ragazzi e ragazze del comprensorio.

In questo senso va un ringraziamento sia alla Commissione Regionale dei Trasporti delle Tre Valli (CRT3V), nonché alla Sezione cantonale della mobilità, per aver permesso al Municipio di anticipare le fasi necessarie all'elaborazione del progetto anche in assenza di un Piano Regionale dei Trasporti aggiornato e approvato. Tale è dunque la convinzione a più livelli (comunale, regionale e cantonale) che quest'opera sia effettivamente centrale per il miglioramento delle condizioni di vita in Riviera.

2. PERIMETRO DI STUDIO

Ottenuti i nullaosta necessari, il Municipio ha pertanto deciso di affidare allo studio di ingegneria Zanini Gozzi Sagl un mandato di accompagnamento al fine di giungere ad uno studio di fattibilità che permettesse di tracciare i passi futuri per la progettazione e costruzione della passerella. Durante gli incontri si è pure avuto modo di coinvolgere due portatori di interesse rilevanti per il progetto, ovvero i Patriziati di Osogna e Lodrino, in quanto proprietari potenzialmente toccati dall'operazione.

L'area di intervento presenta in generale diversi ostacoli, rappresentati principalmente dal fiume Ticino e dall'autostrada. Non è un mistero che essi rappresentino degli elementi – uno naturale, l'altro antropico – fortemente condizionanti e di cesura nel paesaggio. Inoltre, non va sottovalutata la presenza in zona del riale di Lodrino, che sfocia nel fiume Ticino creando un'ulteriore difficoltà per un attraversamento. A seguito di approfondimenti dedicati si è determinata come perimetro di studio la zona a nord del riale di Lodrino, fra le bolle e i sottopassi già esistenti sotto l'autostrada (vedi Fig. 5, più avanti).

Inizialmente era stata vagliata anche l'area a ridosso del collegamento stradale tra Osogna e Lodrino: essa però sarà ben presto oggetto dei lavori previsti dall'Autorità cantonale sulla rampa fluviale di Lodrino, una misura prevista dal Masterplan per i corsi d'acqua della Riviera, che prevede degli interventi di sistemazione e consolidamento dell'alveo del fiume in corrispondenza del viadotto autostradale verso sud, lato aeroporto. Già all'interno dello stesso Masterplan erano peraltro già state prese in considerazione le due varianti di intervento, nell'ottica di uno sviluppo della mobilità lenta tra Lodrino e Osogna lungo il riale e il fiume Ticino.

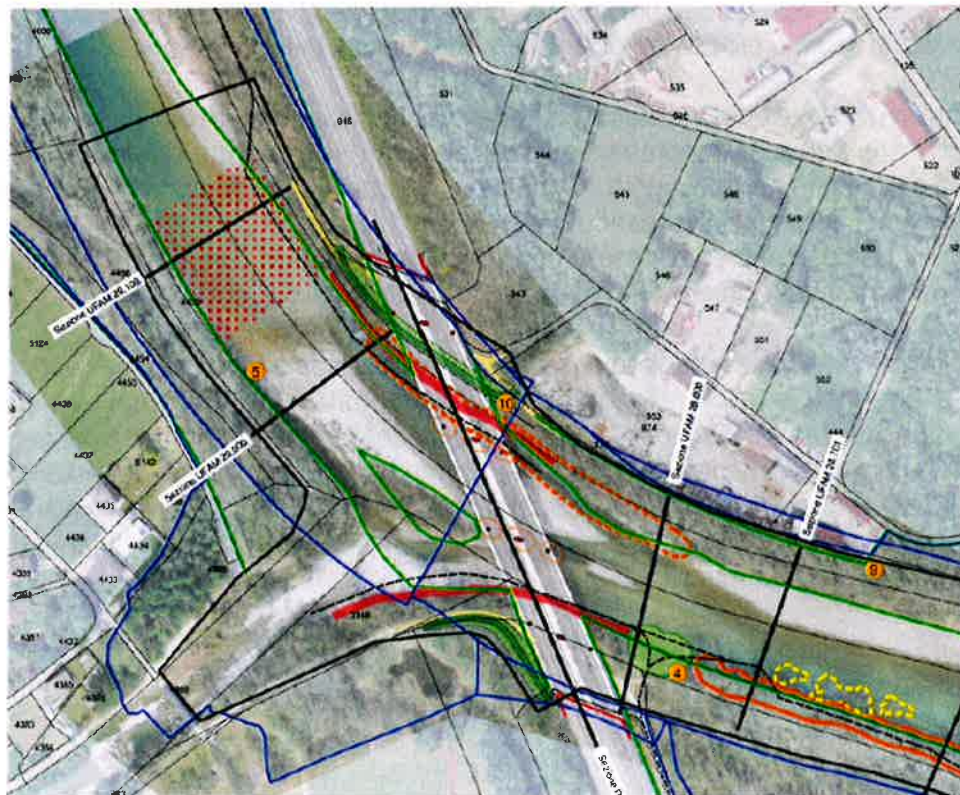
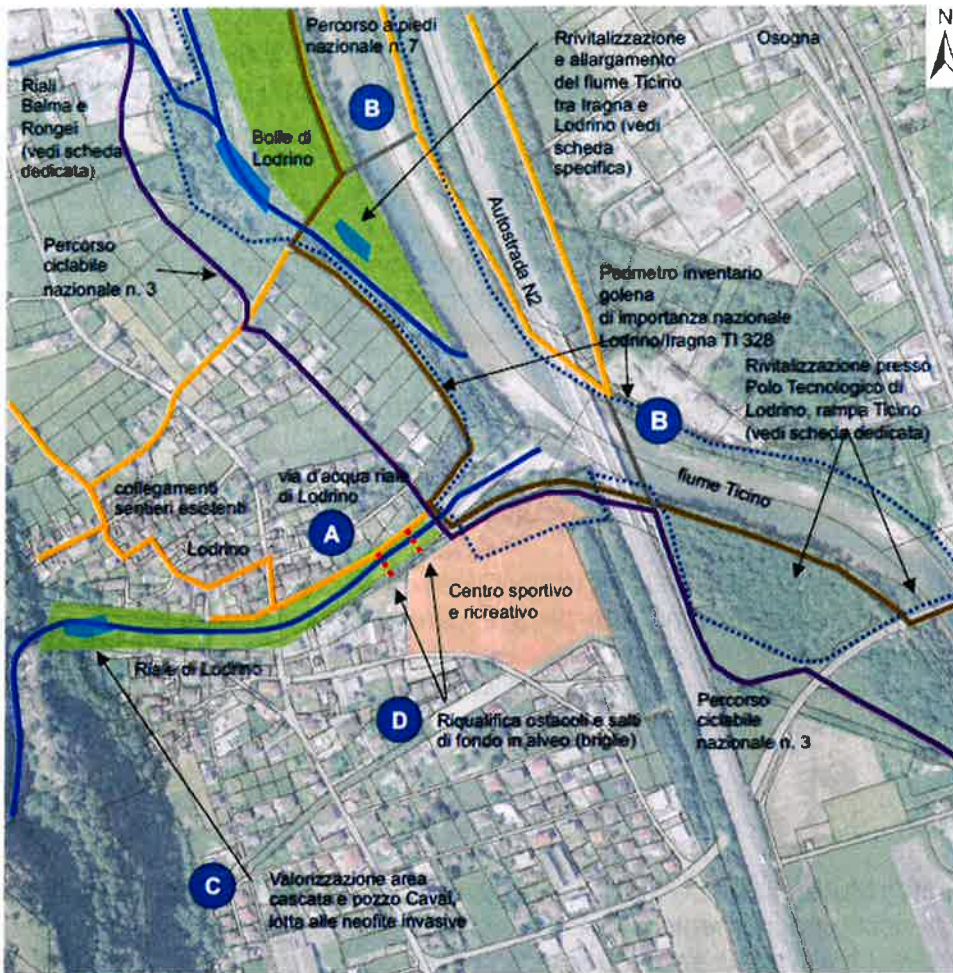


Fig. 3 e 4 Estratto dalla scheda 46 del Masterplan operativo per la riqualifica dei corsi d'acqua in Riviera

Considerata l'imminente partenza dei lavori (il credito di CHF 1'023'960.00 è stato approvato dal Gran Consiglio il 12 dicembre 2024) e il carattere stesso dell'intervento, si è deciso dunque di approfondire la variante presso l'area delle bolle di Lodrino: senza dubbio una sfida, dato che la zona risulta naturalisticamente pregiata e interessata dagli interventi di rinaturazione. Ciò nonostante, dopo un dialogo imbastito con l'Ufficio dei corsi d'acqua e l'Ufficio della natura e del paesaggio, si è deciso fosse maggiormente interessante mantenere questa indicazione, aggiungendo la possibilità di includere nel perimetro di studio anche la zona stessa delle bolle, così da poter vagliare eventuali proposte di rinaturazione e valorizzazione naturalistica nell'ambito del concorso pubblico. Tali opere, che in sé esulano dalla costruzione della passerella ciclo-pedonale, potranno poi essere approfondite e godere di eventuali sussidi federali e cantonali. Il progetto di valorizzazione potrà essere progettato in modo coordinato con quanto previsto per la passerella ciclo-pedonale.

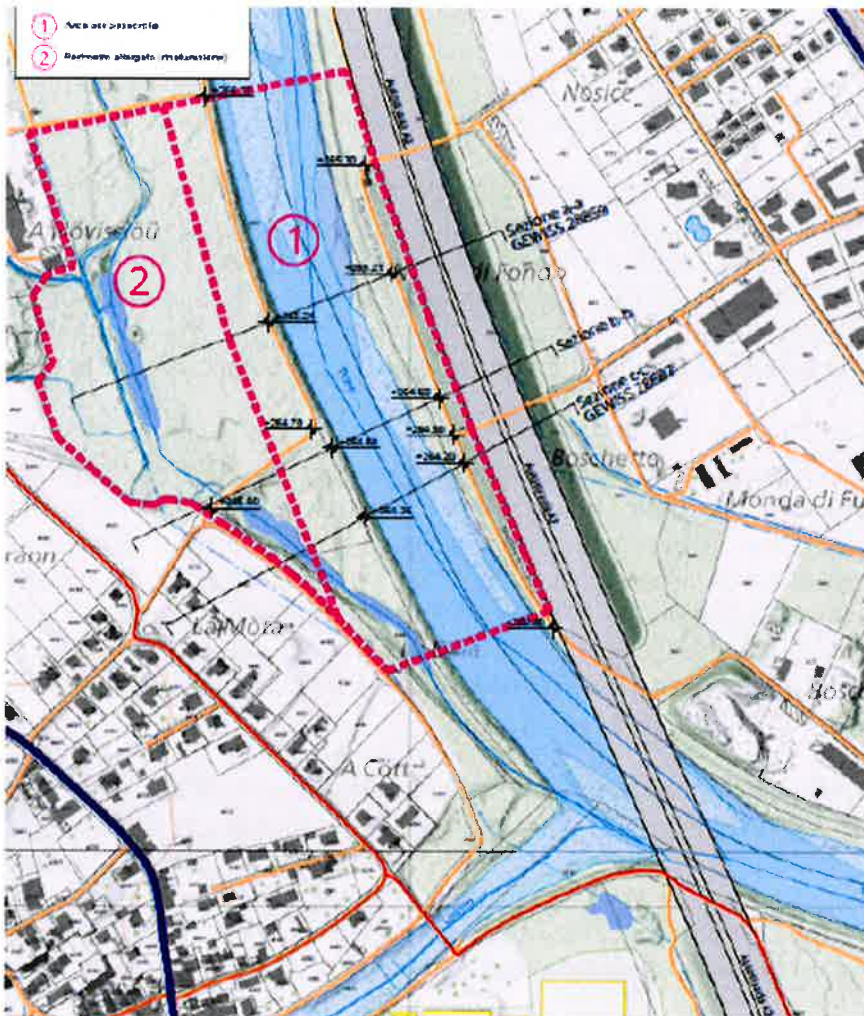


Fig. 5 Perimetro di studio comprendente l'area passerella (1) e l'area di rinaturazione (2)

In generale si ritiene che la passerella potrà essere indicativamente lunga 90m (a dipendenza del luogo scelto) e dovrà prevedere, come quota, almeno 1m in più rispetto alla quota di piena centenaria del fiume. Sarà importante dunque, in fase di concorso, che i progetti analizzino adeguatamente gli imbocchi e gli innesti sui percorsi lungo le sponde, onde garantire la fruibilità del manufatto. Proprio gli innesti, che fanno parte delle cosiddette opere di accompagnamento, saranno un tema cruciale per favorire l'utilizzo della passerella da parte della popolazione, in quanto la comodità e l'accessibilità nel raggiungere l'attraversamento sarà tanto importante quanto la presenza del manufatto stesso. Qui vi sarà il delicato compito, per i progettisti, di valutare l'inserimento armonioso dell'accesso lato Lodrino nella zona golenale delle bolle. Non da ultimo, l'Esecutivo ha ritenuto importante garantire anche la fruizione in orario notturno della passerella, prevedendone dunque l'illuminazione adeguata allo scopo.

Ad una prima analisi, lo studio Zanini Gozzi ha stimato in circa CHF 3'000'000.00 il potenziale costo del progetto, di cui CHF 2'000'000.00 per l'infrastruttura e il restante per le opere di adattamento sulle sponde. Si fa notare che il costo è estremamente indicativo (+/- 25%) e suscettibile di importanti variazioni a dipendenza dei progetti che saranno presi in considerazione per il concorso. La cifra definitiva potrà essere elaborata unicamente a seguito della progettazione definitiva.

3. PROCEDURA

Stante l'importanza dell'opera, nonché l'impatto delle relative misure di accompagnamento, fin da subito il Municipio ha deciso di orientarsi verso una procedura di concorso pubblico di ingegneria a procedura libera, a una fase. Oltre all'ingegnere specialista strutturale, che sarà capofila di un team interdisciplinare, si richiederà ai gruppi la collaborazione con un architetto e con un paesaggista, suggerendo inoltre il coinvolgimento di specialisti di idraulica, illuminotecnica, geologia, ambiente e sostenibilità. Come da prassi per questo tipo di concorsi, si è pure deciso di stanziare un montepremi di CHF 100'000.00 per i progetti vincitori. La cifra è in linea con quanto dalle relative norme SIA.

La procedura, condotta in forma anonima secondo quanto previsto dall'art. 6 del Regolamento SIA 142 e in osservanza della LCPubb, ha il vantaggio di poter offrire al Municipio un alto numero di proposte e di non escludere nessuno, dal momento che la partecipazione è aperta a tutti i candidati che hanno i requisiti professionali e di Legge adatti, oltre ad essere la meno onerosa e più celere rispetto ad altre. L'area proposta è ampia e lascia diverse possibilità di realizzazione della passerella, permettendo inoltre di valutare anche delle proposte di rinaturazione nella zona golenale in maniera coordinata.

Per informazione nei confronti del Consiglio comunale, si ricorda che questo tipo di procedura di concorso prevede la presentazione di un progetto da parte dei concorrenti. Una giuria, che sarà definita dal Municipio, sarà incaricata di valutare i progetti, i quali saranno pure esposti per una visione da parte della cittadinanza. La giuria, che avrà una piccola remunerazione, sarà composta da membri professionisti e non professionisti, valutando una composizione variata e prevedendo anche l'eventuale partecipazione di portatori di interesse terzi (altre autorità locali o cantonali). I criteri di valutazione dovranno tenere conto sia degli aspetti tecnico-economici, sia di quelli sociali e ambientali, rilevanti considerato il perimetro oggetto del concorso.

Vista la complessità del tema, il Municipio intende continuare ad avvalersi della preziosa consulenza e accompagnamento dello studio Zanini Gozzi Sagl, che supporterà il Municipio nel precisare ed elaborare i contenuti del bando, comporre la giuria e il gruppo di accompagnamento tecnico, raccogliere la documentazione necessaria e accompagnare nella concretizzazione del concorso l'Esecutivo e la giuria. Ci si avvarrà anche di una consulenza giuridica specifica per alcuni compiti, quali l'allestimento della bozza del bando e il controllo dell'idoneità dei partecipanti.

4. ASPETTI FINANZIARI

La Commissione Regionale dei Trasporti 3 Valli ha confermato di voler inserire la passerella ciclo-pedonale tra Lodrino e Osogna all'interno del Piano Regionale dei Trasporti (PRT), attualmente in fase di valutazione a livello cantonale, quale misura di interesse regionale (misura RIV003). La spesa sarà ripartita secondo la chiave di riparto stabilita tra Cantone e Comuni della CRT3V. Tuttavia, conformemente alla richiesta di poter procedere autonomamente con le fasi di progettazione del manufatto il Comune di Riviera dovrà anticipare tutti i relativi costi, che potranno essere formalmente riconosciuti e rimborsati solo dopo la stipula della Convenzione per la realizzazione delle misure previste dal PRT e lo stanziamento dello specifico credito d'opera a livello cantonale. Analogamente,

la ripartizione dei costi a carico della CRT3V tra i Comuni del comprensorio delle Tre Valli potrà avvenire unicamente dopo l'adozione del PRT. Si stima in circa CHF 12'000.00 l'onere netto finale che resterà a carico del Comune di Riviera per questa fase di progettazione.

Per quanto riguarda l'aspetto contabile, le spese di progettazione ed elaborazione del concorso come pure i premi saranno finanziati con la liquidità disponibile, iscritti nel conto degli investimenti e attivati a bilancio nei beni amministrativi, che, conformemente all'art. 165 LOC, sono ammortizzati linearmente in base alla durata di utilizzo.

La quota di ammortamento viene calcolata tenendo conto dei tassi previsti all'art. 17 cpv. 2 del regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei comuni (RGFCC), tassi che vanno applicati al valore iniziale dell'investimento al netto di sussidi e altri contributi.

Il tasso di ammortamento è deciso dal Municipio al momento dell'inserimento dell'investimento nella tabella dei cespiti, e rimane invariato per tutta la durata d'utilizzo del bene.

In applicazione delle basi legali e del principio di calcolo fissato dal manuale MCA2, il calcolo dell'ammortamento dell'investimento qui proposto è ipotizzato sulla base dei dati presenti in questo messaggio e tiene conto dei principi adottati per il preventivo 2025:

Tipologia	Importo lordo	Importo netto	Durata	Ammortamento annuo
Studio di fattibilità e concorso ingegneria passerella Lodrino-Osogna	280'000.00	12'000.00	10	1'200.00

Questa spesa rientra nella categoria di investimento "spese di pianificazione", sulla quale sarà applicato un tasso d'ammortamento del 10.00% (durata di utilizzo 10 anni al netto di sussidi e altri contributi). L'impatto sulla gestione corrente (aumento di spesa) per la quota annuale di ammortamento ipotizzato è di CHF 1'200.00.

Inoltre, per quanto riguarda i costi d'interesse, essi sono calcolati come costo teorico sul residuo a bilancio; questo implica un dato medio per 10 anni di CHF 108.00.

In sintesi, si riassume l'impatto sulla gestione corrente (aumenti di spesa):

- Ammortamento (dato costante annuo)	CHF.	1'200.00
- Interessi (dato medio su 10 anni)	CHF.	108.00
Totale di spesa	CHF.	1'308.00

5. CONCLUSIONI

5.1. Riassunto del credito

Il credito è suddiviso come segue:

- Onorario studio di fattibilità	CHF.	12'393.00
- Onorario accompagnamento con preparazione materiale digitale in 3D	CHF.	55'000.00
- Allestimento rilievi supplementari (ortofoto)	CHF.	5'000.00
- Modellistica	CHF.	40'000.00
- Consulenze giuridiche e notarili	CHF.	10'000.00
- Costi per esposizione e pubblicazioni	CHF.	10'000.00
- Onorari per giurati	CHF.	10'000.00
- IVA (8.1%)	CHF.	11'533.85
Totale intermedio 1	CHF.	153'926.85

- Montepremi	CHF.	100'000.00
Totale intermedio 2	CHF.	<u>253'926.85</u>
- Riserva (10%)	CHF.	25'392.70
- Arrotondamento	CHF.	680.45
Totale	CHF.	<u>280'000.00</u>

5.2. Tempistiche

Secondo il programma lavori ipotizzato, in assenza di particolari ostacoli quali ricorsi, il Municipio punta allo svolgimento del concorso pubblico a cavallo tra la fine del 2025 e l'inizio del 2026, arrivando a concludere la procedura per metà del 2026. Per la realizzazione della passerella bisogna naturalmente considerare la fase di progettazione definitiva, che potrà avvenire unicamente dopo la chiusura del concorso e avendo preso atto delle risultanze dello stesso.

	2025												2026					
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6		
Presentazione studio fattibilità																		
Allestimento messaggio																		
Approvazione messaggio																		
Dopo l'approvazione del messaggio al CC																		
- approfondimento dei condizionamenti con Municipio																		
- allestimento modello in 3D dell'area interessata e rilievo ortofoto																		
- preparazione in dettaglio del bando																		
- definizione della giuria con primo coinvolgimento dei giurati																		
- definizione notaio e modellista																		
- approvazione del bando con commissione concorsi SIA																		
Apertura del concorso																		
Svolgimento del concorso																		
Esame preliminare e giuria																		
Esposizione																		

5.3. Aspetti procedurali e formali

Quoziente di voto: è necessaria la maggioranza qualificata (maggioranza assoluta dei membri del Consiglio comunale equivalente a 16 voti, art. 61 cpv. 2 LOC) e la delibera è soggetta al diritto di referendum (art. 75 LOC).

5.4. Attribuzione Messaggio Municipale

Si attribuisce alla Commissione della Gestione e alla Commissione edilizia e opere pubbliche l'esame del presente Messaggio Municipale. Il rapporto commissionale dovrà essere depositato presso la Cancelleria comunale almeno 7 giorni prima della seduta del Consiglio comunale (art. 71 LOC).

5.5. Consultazione atti

L'incarto completo delle opere è consultabile fino alla delibera del Consiglio comunale presso la Cancelleria comunale.

5.6. Proposta di decisione

Per le considerazioni espresse e fatto riferimento agli atti annessi, richiamati gli artt. 13 cpv. 1 lett. e) e art. 42 cpv. 2 LOC, vi invitiamo a voler

DECRETARE

1. È concesso un credito ammontante a CHF 280'000.00 per lo svolgimento di un concorso di ingegneria riguardante la passerella ciclo-pedonale tra Lodrino e Osogna.
2. Il credito decade se non utilizzato entro 5 anni dalla crescita in giudicato della presente decisione.
3. Il Municipio è incaricato del seguito della procedura.

Con la massima stima.

Per il Municipio
Il Sindaco: 
C. Triulzi
Il Segretario: 
P. Laube



Approvato con Risoluzione municipale no. 380 del 5 maggio 2025.