



## Rapporto commissionale di maggioranza

concernente la richiesta di un credito di Fr. 170'000.00 per la posa di illuminazione pubblica, arredo urbano e segnaletica, e l'apertura di via alla Cassina ("superiore") quale strada ciclopedonale

Messaggio municipale numero:	Data:	Commissione:
<b>21/25</b>	01.12.2025	<b>Edilizia</b>

Gentile Signora Presidente,  
gentili Signore ed egregi Signori Consiglieri comunali,

la Commissione edilizia si è riunita per l'esame del MM 21/25 relativo all'apertura al traffico ciclopedonale della strada AlpTransit (Via alla Cassina). I commissari Nicolas Daldini e Franco Gerosa hanno partecipato alla seduta e condividono qui le conclusioni della maggioranza.

### Considerazioni di base

L'intervento proposto dal Municipio permette finalmente di ricongiungere in modo sicuro e continuo il comparto di Vezia, trasformando l'attuale tracciato AlpTransit in un collegamento ciclopedonale pienamente fruibile. L'opera non prevede la realizzazione di una nuova strada: la pavimentazione esiste già e sono previsti solo rappezzi puntuali. La spesa principale riguarda le **sottostrutture elettriche** necessarie all'alimentazione della nuova illuminazione pubblica.

### Riflessioni approfondite

Durante la seduta sono stati approfonditi alcuni temi emersi nella discussione pubblica:

- **Blocchi in granito** – La Commissione ha approfondito in modo più esteso anche questa parte del progetto. È vero che esistono alternative meno costose, come blocchi in calcestruzzo architettonico o elementi prefabbricati in cemento, che potrebbero svolgere la funzione tecnica di supporto esterno ai pali dell'illuminazione. Tuttavia, queste soluzioni avrebbero come effetto collaterale quello di **rompere l'omogeneità visiva** tra Via alla Cassina e **Via alla Costa**, dove il Comune ha già utilizzato la pietra naturale in passato. Proprio questa continuità materica rende riconoscibile il percorso, ne rafforza l'identità e garantisce una qualità estetica coerente con il contesto residenziale e paesaggistico.

Inoltre, i blocchi in granito svolgono contemporaneamente tre funzioni: elemento di arredo, elemento semplice e discreto che contribuisce a delimitare in modo naturale gli spazi senza creare barriere artificiali e fondazione esterna dei pali (dato il divieto assoluto di scavo vicino alle gallerie FFS). L'uso della pietra naturale, robusta e durevole, garantisce una stabilità maggiore nel tempo rispetto alle

alternative prefabbricate, riducendo anche la manutenzione. La Commissione ritiene quindi che la scelta municipale sia tecnicamente adeguata e architettonicamente più qualificante.

- **Illuminazione** – Questo tema è stato oggetto di un’analisi tecnica molto approfondita, perché riguarda direttamente la sicurezza degli utenti. La base legale è chiara: una strada ciclopedonale aperta al pubblico **deve essere illuminata** secondo gli standard di sicurezza previsti dalle norme VSS e dalle disposizioni cantonali sulla viabilità. L’illuminazione non è un elemento opzionale, ma un requisito minimo per l’omologazione del percorso.

Per rispettare le VSS occorre garantire un livello minimo di illuminamento e soprattutto un’illuminazione **uniforme**, senza zone d’ombra. Le simulazioni luminose eseguite dai tecnici mostrano che, con l’altezza massima consentita delle lampade (4 metri, limite imposto anche dalle FFS), è necessario installare **11 punti luce** con un’interdistanza di circa 25,5 metri per garantire tali parametri. Una riduzione del numero dei lampioni porterebbe inevitabilmente a: diminuzione dell’uniformità luminosa, rischio di segmenti bui e necessità di aumentare l’altezza dei pali, cosa non permessa dalle FFS né compatibile con il paesaggio.

La Commissione sottolinea quindi che i **11 lampioni non sono un eccesso**, ma il numero minimo tecnicamente necessario per garantire sicurezza, conformità normativa e accettabilità paesaggistica. L’interdistanza prevista dei lampioni rispetta le norme VSS e garantisce sicurezza e omogeneità luminosa. Una riduzione del numero dei punti luce richiederebbe l’aumento dell’altezza dei pali, soluzione **non compatibile con le richieste delle FFS** e meno adeguata dal punto di vista paesaggistico. La soluzione proposta dal Municipio rappresenta quindi il miglior equilibrio possibile.

- **Alternativa fotovoltaica** – La Commissione ha riesaminato con grande attenzione l’ipotesi dei pali solari autonomi. A prima vista il fotovoltaico sembra una soluzione moderna e sostenibile, e questo merita rispetto. Tuttavia, quando lo si analizza con il rigore tecnico necessario, emergono limiti importanti.

Dal punto di vista ingegneristico, un impianto fotovoltaico autonomo comporta **batterie integrate** che devono essere sostituite periodicamente (ogni 8–12 anni). Su 50 anni di vita utile significa da **quattro a cinque cicli di sostituzione**, ognuno con un impatto economico molto significativo. Inoltre, le batterie esterne sono soggette a degrado termico, cicli incompleti di carica e scarica, invecchiamento accelerato dal freddo e dal caldo, oltre al rischio di guasti elettronici. In caso di avaria anche di un solo palo, una sezione della via resterebbe completamente al buio.

Altro punto debole i pannelli necessitano di una manutenzione regolare (pulizia) questa dovrà giocoforza essere esternalizzata, la nostra squadra non dispone di un veicolo con navicella.

Anche assumendo uno scenario molto favorevole al fotovoltaico – cioè un risparmio iniziale ipotetico di 40'000 CHF – dopo 30 anni il vantaggio economico si riduce a poche migliaia di franchi e può venire annullato da un solo evento straordinario (guasto, sostituzione prematura, aumento dei prezzi delle batterie). Su **50 anni**, quando si sommano quattro cicli di sostituzione delle batterie e la crescente usura dell’elettronica integrata, il costo complessivo diventa chiaramente **superiore alla soluzione collegata alla rete**.

Inoltre, nel contesto specifico di Via alla Cassina, il fotovoltaico soffre di ulteriori criticità: ombreggiamento parziale, vincoli FFS che impediscono pali più alti (necessari per pannelli più performanti), rischio di minore uniformità luminosa, maggiore impatto degli sbalzi di temperatura. A tutto ciò si aggiunge il fatto che, in un percorso ciclopedonale comunale, l’illuminazione deve essere

**affidabile 365 giorni l'anno**, senza dipendere dal meteo o dalla capacità residua della batteria. Per queste ragioni, tecniche ed economiche, la soluzione fotovoltaica è stata correttamente scartata.

### **Conclusione approfondita**

La Commissione edilizia ribadisce che il presente rapporto riguarda **esclusivamente la valutazione tecnica** dell'intervento, come richiesto dal mandato. È doveroso evidenziare che il messaggio municipale è particolarmente ben realizzato: completo, dettagliato, comprensibile e accompagnato da elaborati che spiegano con chiarezza i vincoli e le ragioni delle scelte progettuali.

L'intervento proposto non è soltanto un adeguamento tecnico: rappresenta un miglioramento importante per **tutta la popolazione di Vezia**. Questo nuovo collegamento potrà diventare un luogo vivo, accessibile, utilizzato da giovani con biciclette e skateboard, da famiglie, da chi passeggia verso la fontana e il parco. Le scelte di arredo urbano, seppur essenziali, contribuiscono a creare uno spazio accogliente che potrà diventare un piccolo punto d'incontro, un passaggio attrattivo e un luogo informale di socialità anche spontanea.

Alla luce di tutte le valutazioni tecniche e funzionali, la Commissione edilizia ritiene il progetto proporzionato, sicuro e ben fondato. Invita quindi le colleghe e i colleghi del Consiglio comunale ad accettare il messaggio così come proposto dal Municipio.

---

### **RISOLVERE :**

1. È concesso al Municipio un credito di Fr. 170'000.00 per la posa di illuminazione pubblica, arredo urbano e segnaletica, compresi oneri di progettazione definitiva, esecutiva, e di Direzione dei lavori, necessari all'apertura di via alla Cassina ("superiore") quale strada ciclopedonale.
2. Il credito verrà iscritto nel capitolo "Investimenti" ed ammortizzato secondo i disposti dell'art. 17 del Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei comuni (RGFCC).
3. Contributi ed altre entrate andranno in diminuzione della spesa.
4. Il Municipio è autorizzato a stipulare con le Ferrovie federali svizzere (FFS SA) i necessari accordi d'incrocio e a sottoscrivere i relativi contratti volti a regolare gli oneri di manutenzione e le reciproche responsabilità.
5. Il credito decade se non utilizzato entro il 31.12.2028.

#### Per la Commissione dell'Edilizia:

- Nicolas Daldini, Presidente - Relatore
- Brando Rickenbach,
- Franco Gerosa
- Francisco Sampietro (con riserva)

-