



COMUNE DI CASLANO

CONFEDERAZIONE SVIZZERA - CANTON TICINO

MESSAGGIO MUNICIPALE N. 1085

Domanda di un credito di fr. 530'000.00 per la realizzazione di una nuova infrastruttura ormeggio natanti in Via Meriggi

Caslano, 7 maggio 2014

All'Onorando
Consiglio comunale di
Caslano

Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,

con il presente messaggio il Municipio chiede la concessione di un credito di fr. 530'000.00 per la realizzazione di una nuova infrastruttura ormeggio natanti in Via Meriggi.

Introduzione

Il 14 gennaio 2013 il Municipio di Caslano ha incaricato lo Studio d'ingegneria civile Emilio Luvini di Manno per la verifica preliminare della stabilità della riva del lago, in previsione della realizzazione di una nuova infrastruttura di attracco natanti in via Meriggi.

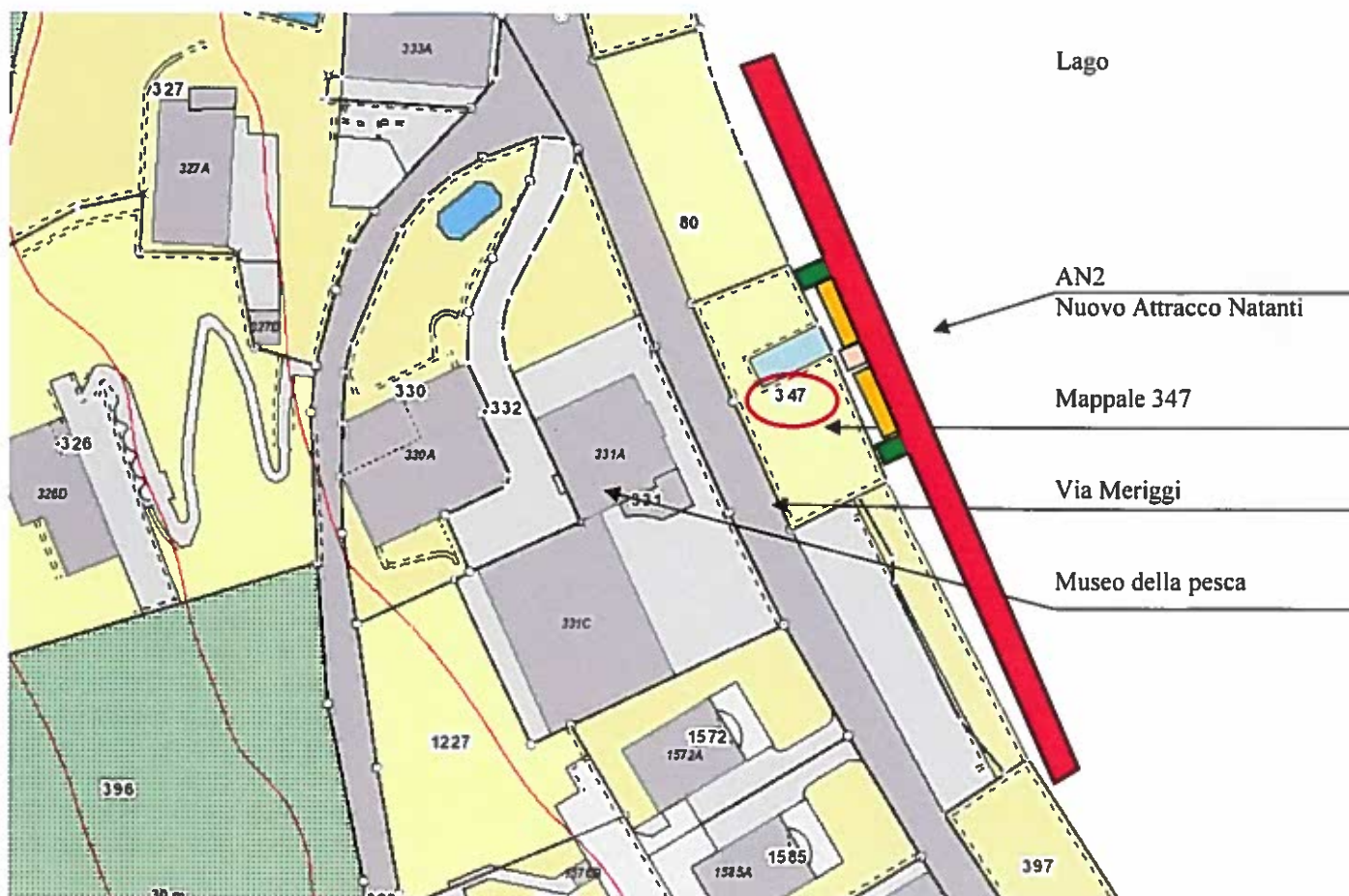


Figura 1: Estratto da Misurazione Ufficiale www.ti.ch/mu

Il 20 marzo 2013 con la consegna dello studio preliminare il Municipio ha commissionato un approfondimento della geologia locale della particella n. 347 e definito con maggiore precisione l'estensione dell'intervento e una sua suddivisione prioritaria.

L'Esecutivo ha quindi incaricato il progettista per l'allestimento del progetto definitivo per la formazione di un nuovo attracco natanti di Via Meriggi di fronte al museo della pesca.

L'infrastruttura a lago potrà accogliere 26 imbarcazioni, mentre a riva gli interventi sono limitati al minimo necessario per permettere la formazione e l'accesso agli ormeggi.

Una rampa permetterà pure l'accesso ai disabili.

Situazione pianificatoria (PR 2009)

Il piano regolatore comunale (PR) e relative norme d'attuazione (NAPR), approvati dal Consiglio di Stato il 2 giugno 2009 prevedono la formazione di un'area riservata per attracchi dei natanti pubblici in Via Meriggi, di fronte al Museo della pesca. Nel piano del traffico del PR è definita la zona AN2 per 30 posti barche. Il fronte destinato agli ormeggi è lungo ca. 76m con una possibilità di occupazione del lago di ca. 7m.

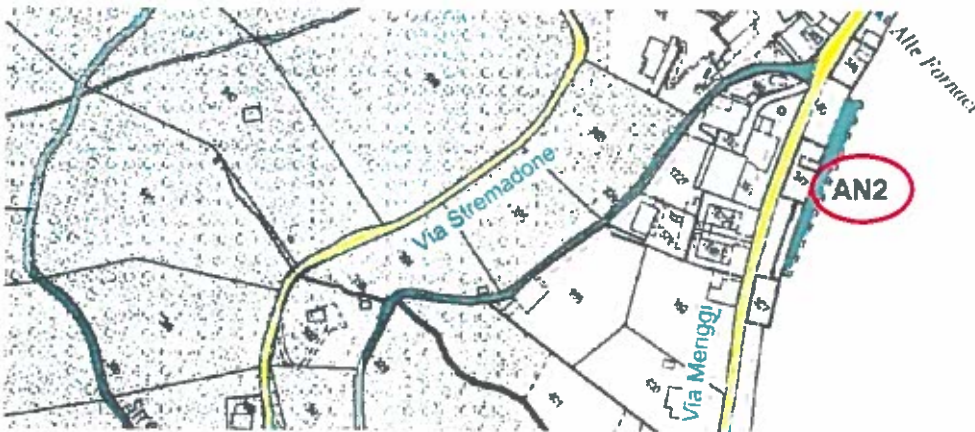


Figura 2: Estratto piano del traffico del Piano Regolatore

Rilievi situazione esistente

In data 6 febbraio 2012 la ditta EXTECO è stata incaricata di effettuare la batimetria del fondale con ecoscandaglio. Sono state rilevate 7 sezioni trasversali che si estendono per ca. 30m, le stesse permettono di inquadrare sufficientemente l'andamento del fondale davanti alla riva dove è prevista l'installazione del nuovo ormeggio per natanti. I dati forniti da Exteco sono stati elaborati e completati con i rilievi a terra. I rilievi hanno permesso di evidenziare un fondale poco profondo a nord e un fondale più profondo e ripido verso sud.

Sondaggi e relazione geologica

A seguito dello studio preliminare effettuato dal progettista nel marzo 2013, è stato coinvolto il geologo Geologia e Territorio Studio Luechinger SA di Pregassona per effettuare un'indagine geognostica finalizzata alla verifica della natura geologica, stratigrafica, idrogeologica e geotecnica del sottosuolo della particella n. 347 del Comune di Caslano. La ditta Paler Lavori Speciali del Sottosuolo SA, Castione, tra l'11 e il 17 ottobre 2013, ha eseguito due sondaggi a carotaggio continuo di 10m ciascuno che sono stati esaminati e utilizzati dal geologo per la caratterizzazione del sottosuolo.

Partendo dal piano campagna si è rilevata la presenza di una coltre importante di depositi di ripiena assai eterogenei utilizzati per la formazione della terrazza. Verso Via Meriggi, lo spessore è di 1.8m mentre sul muro della terrazza, lo spessore è di 4.7m. La ripiena è

stata appoggiata su strati di depositi fluvio deltizi di spessore variabile da 5 a 6m intercalati da depositi lacustri limosi (talvolta con sabbia fine) che sono più frequenti sul fondo del sondaggio a ca. 10m.

La quota dell'acqua del sottosuolo è direttamente influenzata dal livello del lago Ceresio, vista la limitata distanza tra la particella n. 347 e il lago.

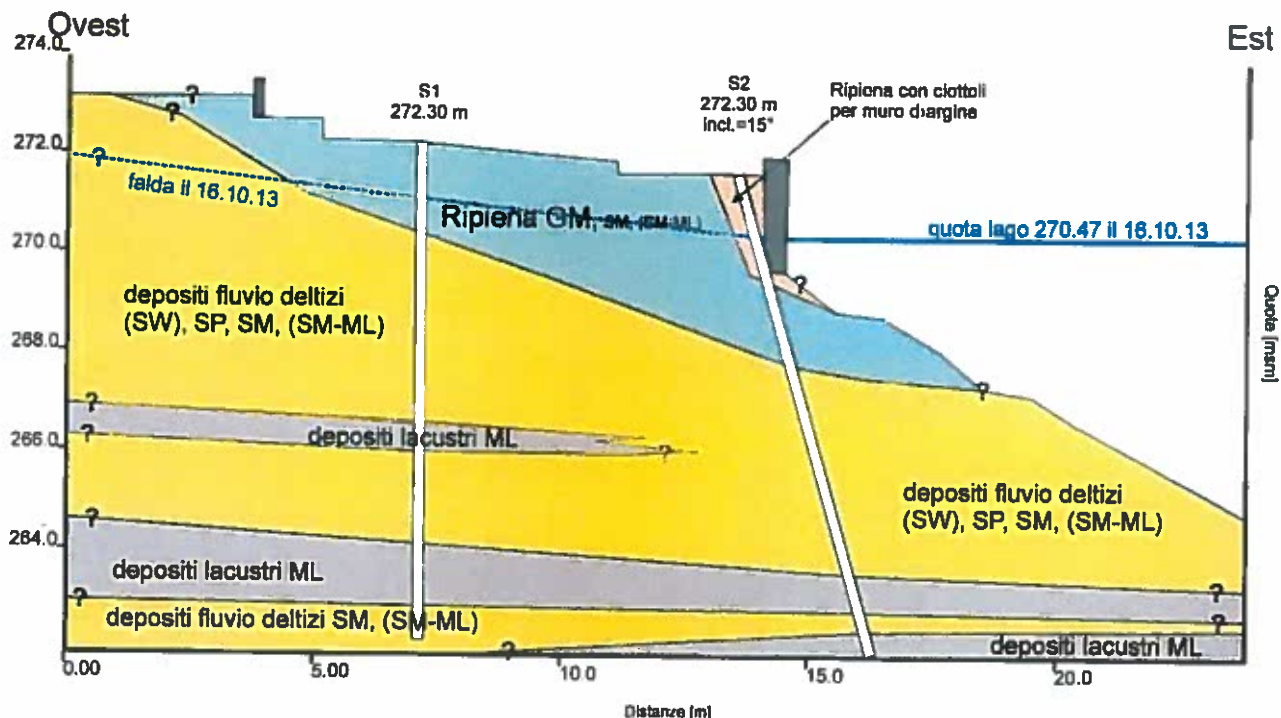


Figura 3: Sezione geologica (Estratto rapporto geologia)

Con l'esecuzione dei sondaggi il geologo ha proceduto alla verifica della natura litologica del sottosuolo e all'identificazione delle relazioni stratigrafiche tra le unità rilevate. La natura dei terreni dei sondaggi è riassunta nella sezione geologica e comprende i seguenti strati di terreni per i quali il geologo ha definito i valori geotecnici (angolo d'attrito, coesione, peso specifico). I dati sopraccitati sono stati impiegati nella verifica della stabilità del fondale e per il dimensionamento delle strutture portanti di stabilizzazione e collegamento dell'impianto ormeggi alla terrazza.

La relazione geologica (ottobre 2013) è stata consegnata in data 22 ottobre 2013.

Nelle sue conclusioni riteniamo utile citare quanto segue:

"l'esecuzione dei sondaggi ha permesso di determinare la natura geologica e geotecnica del sottosuolo, mettendo in risalto la presenza, dopo la copertura abbastanza importante di materiale di ripiena, di un primo strato fluvio deltizio sabbioso di 4 – 6 metri di spessore. Sotto, segue un'alternanza di depositi lacustri fini (limosi con talora la presenza di sabbia fine) con altri depositi fluvio deltizi sabbiosi. L'acqua nel sottosuolo è direttamente influenzata dal livello del lago Ceresio. Data la vicinanza, il livello piezometrico si trova a distanza molto ridotta rispetto all'attuale piano campagna."

PROGETTO IMPIANTO ORMEGGIO NATANTI

Generalità

L'impianto ormeggi qui descritto presuppone la formazione di due piattaforme di collegamento delle passerelle a snodo. Le due piattaforme e tutti gli interventi necessari per il rinforzo del muro e stabilizzazione del fondale sono spiegati più avanti. Le opere di seguito descritte sono quindi tutte a lago e permettono l'accesso in sicurezza, anche per i

disabili, a 26 imbarcazioni ordinate su un pontile galleggiante. Il progetto dell'impianto natanti permette appunto l'ormeggio di 26 imbarcazioni. La soluzione tiene conto del fondale poco profondo in corrispondenza ai sondaggi effettuati della quota del terreno a riva sulla particella n. 347 e la variazione del livello del lago di Lugano durante l'anno. Il pontile è progettato con ormeggi flessibili, in maniera tale da evitare spinte orizzontali ai manufatti a riva.

Passerelle a snodo

Le due passerelle di dimensione circa 8 x 1.1m, collegano gli ormeggi alle nuove piattaforme, e sono comprensive di corrimani e dei dispositivi di collegamento tra la banchina e il pontile. La struttura portante è composta di un telaio in acciaio zincato e piano di calpestio realizzato con paglionato in resina similteck. Le passerelle appoggiano sul pontile tramite due robuste ruote realizzate in materiale plastico su piastre in acciaio inox di scorrimento posizionate sopra il paglionato del pontile. Le passerelle sono dotate di "becco" per funzionare correttamente anche con il livello idrometrico del lago elevato (272.50 m s.l.m.). Per facilitare l'accesso anche alle persone disabili esse sono dotate di flap di collegamento al pontile. Il collegamento alla banchina è costituito da una base che ne consente la rotazione per adattarsi alla variazione del livello del lago. Con la quota media del lago (270.50 m s.l.m.), la pendenza della passerella è del 7%, che permette un accesso anche ai disabili:

Quota lago	270.50 m s.l.m.
Quota pontile	271.10 m s.l.m. (270.50 + 0.60 cm)
Quota piattaforma	271.66 m s.l.m.

$$\Delta h \, 0,56m / 8m = 7\%$$

Pontile galleggiante

Il pontile galleggiante è suddiviso in moduli galleggianti per una lunghezza complessiva di 76.45m. Come già specificato, il pontile permette di ormeggiare 26 imbarcazioni con larghezza media di 2.59m, gli spazi potranno essere organizzati in modo da suddividere le zone per le diverse imbarcazioni (larghezza fino a 1.80m) e larghezza fino a 2.30m. La struttura portante dei moduli è realizzata con travi correnti in acciaio, testate e diagonali doppie d'irrigidimento. Ogni telaio è provvisto di 4 golfari d'ancoraggio realizzati mediante tondo pieno di diametro 25mm, sagomati a caldo a forma di omega e saldati direttamente al telaio. Tutti i componenti sono opportunamente protetti contro la corrosione marina a mezzo di zincatura a bagno conforme alla norma EN ISO 1461. Tra gli elementi contigui di pontile, il collegamento è formato da giunti elastici composti da pezzi deformabili elasticamente a sezione circolare e tiranti di collegamento in acciaio inox. Il galleggiamento è assicurato da elementi flottanti in resina poliolefinica stampati a iniezione e saturati con nucleo di polistirolo espanso a cellula chiusa. Gli elementi sono anche muniti di parabordi sui lati lunghi. Essi sono composti da elementi stampati a iniezione in polipropilene copolimero o altra resina poliofenica additivati con filtri UV e sono fissati al telaio mediante bulloni. Ogni modulo è corredato di opportuni anelli di ormeggio in acciaio stampato a caldo ricavati in un unico pezzo senza saldatura di giunzione a garanzia e uniformità di produzione. Esso sono zincati a bagno e fissati mediante 2 bulloni. Il piano di calpestio è realizzato con doghe di resina "similteck", aventi le dimensioni di 200 x 124 x 50mm. Il calpestio formato da pannelli 2 x 2m, fissati al telaio con un sistema che consente il rapido smontaggio per l'ispezione dell'impiantistica sottostante. Le doghe sono sostenute da travi in lega d'alluminio e fissate con viti autofilettanti di acciaio inox. La viteria è tutta in acciaio inox. I pontili devono essere

predisposti per le installazioni dell'impianto idrico ed elettrico. Gli elementi dei pontili galleggianti devono avere le seguenti caratteristiche:

- bordo libero a pontile scarico non inferiore a 55cm;
- carico laterale massimo uniformemente distribuito di 400 kg/m;
- sovraccarico massimo uniformemente distribuito sopportabile sul piano utile di calpestio non inferiore a 200 kg/m²

Il modulo su cui poggiano le passerelle è collegato longitudinalmente al pontile principale mediante un kit di collegamento costituito da travi HEB sottostanti il calpestio. Per l'ancoraggio il pontile è dotato di 8 anelli guida palo diametro interno 330mm per palo da 273mm di diametro. Lo scorrimento verticale è assicurato da cuscinetti antifrizione in resina poliolefinica additivate. La struttura è costituita da profilati metallici a sezione rettangolare elettrosaldati e zincati a bagno.

Finger (bracci oscillanti)

Il pontile è attrezzato con tredici finger (bracci oscillanti) di dimensione 0.73m x 5.30m che permettono un accesso al pontile e un ormeggio dell'imbarcazione più sicuro. La struttura portante del braccio oscillante è costituita da un telaio elettrosaldato e zincato a caldo. Il telaio è composto di travi correnti adeguatamente controventate. Il braccio oscillante è collegato al pontile tramite un sistema a cerniere, la cui rotazione è garantita da bussole in poliammide additivato con grafite per una lubrificazione permanente. Il galleggiamento è assicurato da elementi flottanti in resina poliolefinica, stampati per iniezione, saturati con nucleo di polistirolo espanso a cellula chiusa, autoestinguente. Il piano di calpestio è realizzato con doghe in resina similteck, mentre le luci laterali del telaio sono coperte da lamiera striata zincata a caldo per una sicura pedonabilità.



Figura 4: Esempio di finger

Pali battuti

La struttura a lago è ancorata a 8 pali infissi nel fondale di lunghezza 12m e diametro 273mm, spessore $t=12.5\text{mm}$ in acciaio zincato a bagno e completi di cappello.

Materiali per ormeggi

L'ormeggio delle 26 imbarcazioni richiede la posa dei seguenti materiali:

- 10 corpi morti in calcestruzzo da 3.8 ton con 4 prese laterali per l'aggancio delle catene;
- 260m di catena zincata $\varnothing 14\text{mm}$ per la ritenuta dei corpi morti;
- 10 picchetti di ritenuta;
- 80m di catena madre zincata a bagno $\varnothing 24\text{mm}$;

- maniglioni per il collegamento delle catene q.b.;
- 26 trappe di ormeggio.

Il piano del progetto dell'impianto d'ormeggio illustra maggiori dettagli sull'ubicazione e disposizione del materiale.

PROGETTO INTERVENTI A RIVA

Situazione esistente

La condizione del muro a riva esistente, lungo ca. 20m, che delimita il mappale 347 è precaria. Dai rilievi effettuati si notano diversi rigonfiamenti, spanciamenti, crolli parziali, assestamenti e cedimenti che sono sintomo di una condizione di fondazione poco stabile. La verifica preliminare contenuta nel documento (Studio preliminare "Verifica stabilità muri e fondale" - Studio Luvini, marzo 2013) ha già evidenziato numericamente la necessità di rinforzare i muri a riva per permettere la formazione del nuovo attracco natanti previsto a piano regolatore. La verifica tuttavia non disponeva delle preziose informazioni della stratigrafia geologica che hanno permesso di confermare lo studio preliminare e meglio definire la necessità e quantità del rinforzo necessario per la stabilità del muro e del fondale. Gli interventi sono previsti a riva sulla particella n. 347 e davanti al parcheggio comunale di fronte al Museo della pesca. Tali interventi hanno un carattere definitivo per quanto concerne il rinforzo e la stabilizzazione del fondale.



Figura 5: Immagine con nuovo ormeggio

Verifiche di stabilità dei muri e della riva davanti alla nuova infrastruttura per l'ormeggio

Le verifiche di stabilità sono contenute nel documento (*Risanamento muri e sistemazione particella n. 347*).

Per quanto concerne la stabilità del fondale, le verifiche effettuate, mostrano che in base alle pendenze del fondale e all'angolo di attrito determinato dal geologo, il fondale non presenta le sicurezze allo scivolamento richieste dalla norma SIA 267.

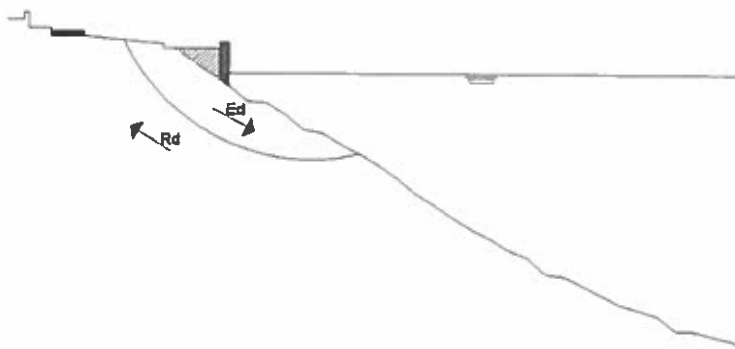


Figura 6: Schema azione di spinta e resistenza terreno

E_d Valore di dimensionamento delle azioni (azione \times coefficienti di sicurezza)

R_d Valore di dimensionamento della resistenza ultima (resistenza \times coefficienti di sicurezza)

La norma SIA 267 specifica che le sicurezze allo scivolamento sono rispettate se $E_d \leq R_d$.

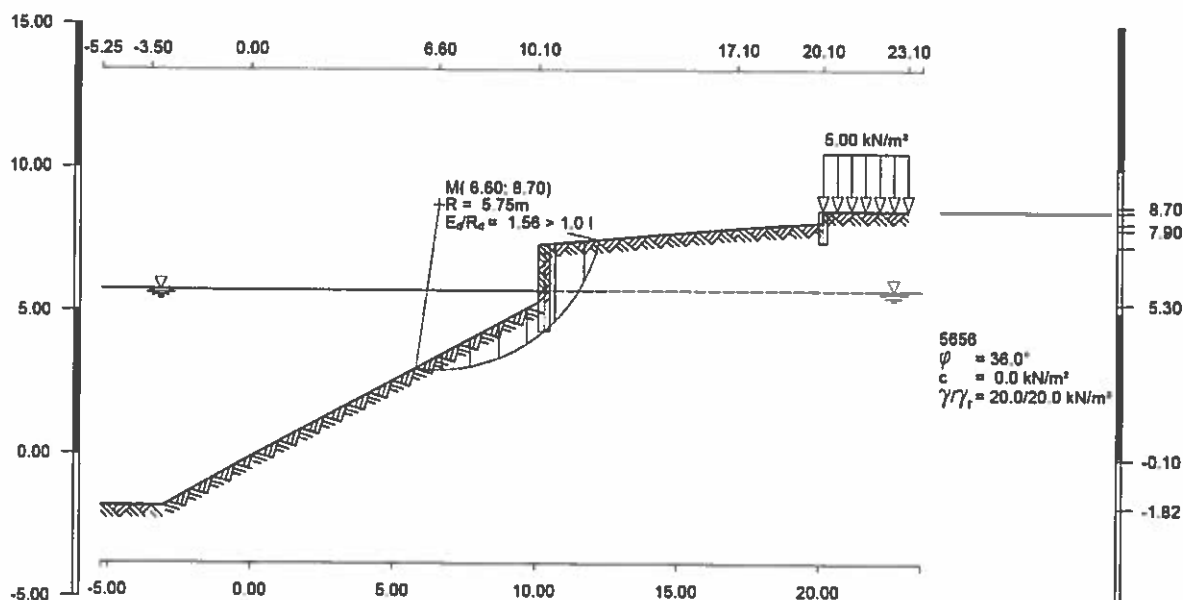
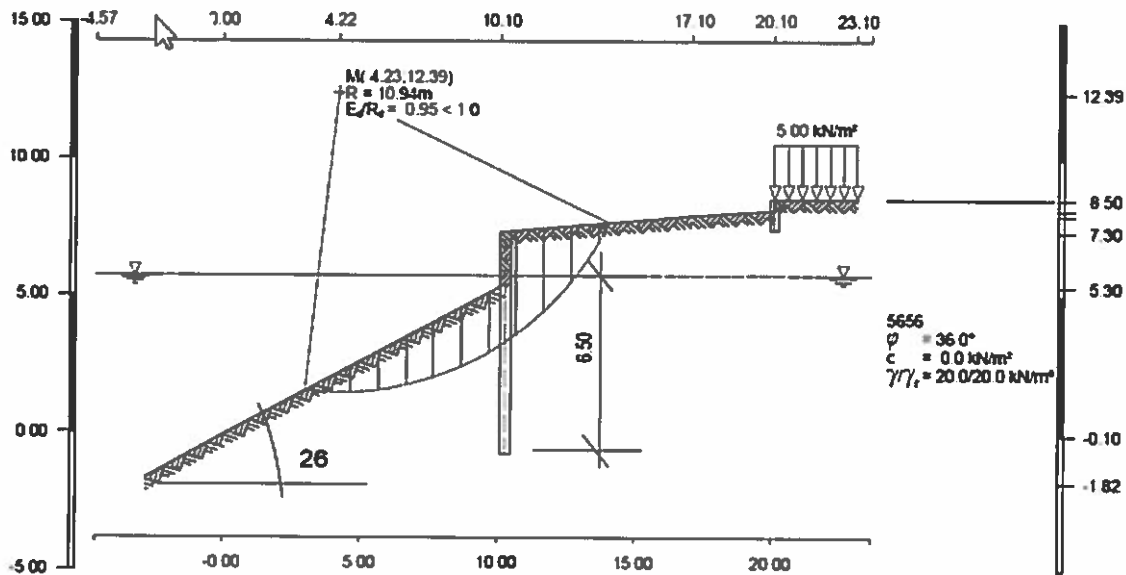


Figura 7: Estratto dal documento Verifiche di stabilità - Sezione 5 $E_d/R_d = 1.56 > 1.00$
La sicurezza non é rispettata



T

Figura 8: Estratto dal documento Verifiche di stabilità - Sezione 5 $Ed/Rd = 0.95 < 1.00$
La sicurezza è rispettata

A questo proposito si deve osservare che le inclinazioni assunte dal fondale nel corso del tempo, dipendono principalmente dalla stratigrafia dei terreni, dalle loro caratteristiche meccaniche (angolo d'attrito, ecc.), dal moto ondoso del lago e dall'escursione del livello dello specchio d'acqua. Normalmente le sicurezze sono minime. Le costruzioni a riva (edifici, manufatti) o i riempimenti a lago possono modificare l'equilibrio assunto nel tempo dai fondali riducendo ulteriormente le sicurezze. L'intervento previsto, con l'esecuzione della nuova infrastruttura impone che la stabilità dei manufatti a riva e del fondale sia in sicurezza nel rispetto delle norme SIA 267.

Le verifiche di stabilità del fondale sono state eseguite con il software DC-Slope con il metodo Krey-Bishop (cerchio di scorrimento) che verifica la sicurezza a rottura del piedo in base ai parametri geologici e alla stratigrafia. Nei capitoli seguenti sono elencati e descritti i lavori previsti e contenuti nel presente progetto.

Stabilità del muro e del fondale davanti al parcheggio

Il muro dinanzi al parcheggio ha una lunghezza ca. 30m e presenta un'altezza di ca. 1.90 – 2.20m. Come già evidenziati nel rapporto preliminare, il muro si presenta in stato discreto, non risultano deformazioni o anomalie sul manufatto, anche la zona soprastante il parcheggio non presenta cedimenti e crepe. La parte di muro in elevazione risulta in sicurezza, mentre non si conosce la profondità del muro e larghezza della fondazione alla base, per cui risulta difficile determinare la sicurezza allo scivolamento del piede del muro. Indagini con carotaggi verticali nel muro in pietrame risultano problematici e distruggono il muro. La stabilità del fondale non presenta invece le sicurezze richieste allo scivolamento, il piede del muro deve essere rinforzato. L'intervento di risanamento della riva davanti all'area parcheggio prevede:

- esecuzione di micropali con interasse 1.80m con perforazione 220mm di 6m, armatura lunghezza 5.50 e iniezione interna ed esterna con cemento;
- getto trave in calcestruzzo armato in acqua sotto il livello minimo a quota 269.90 che fa da collegamento ai micropali e migliora la sicurezza del piede del muro e del fondale.

La figura che segue illustra il dettaglio del rinforzo del piede del muro e del fondale in corrispondenza dell'attuale darsena:

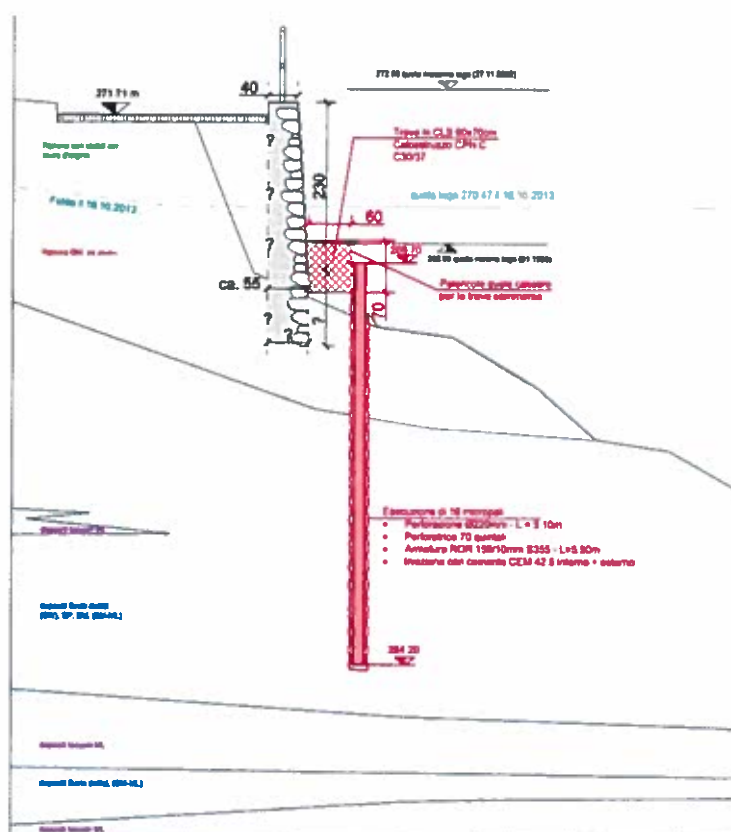


Figura 9: Rinforzo muro e fondale

Stabilità del muro e del fondale davanti alla particella n. 347

Secondo quanto emerso nello studio preliminare e confermato pure dai sondaggi, il muro davanti alla riva in corrispondenza della particella n. 347 va rinforzato e la sicurezza del fondale va migliorata. L'esecuzione di un retromuro e di una nuova fondazione con micropali di 220mm, permette di garantire la stabilità della riva della particella n. 347 e ancorare le piattaforme di appoggio delle passerelle. L'intervento previsto per il risanamento del muro a riva lungo la particella n. 347 prevede:

- esecuzione di 14 micropali con perforazione 220mm di 8m, armatura lunghezza 6.50m e iniezione interna ed esterna con cemento;
- demolizione del muro in pietrame e malta fino a quota del lago;
- scavo sul retro del muro fino a 40cm sotto l'attuale bordo del fondale;
- esecuzione fondazione ed elevazione in calcestruzzo;
- rivestimento sul fronte lago della parete in calcestruzzo con pietrame recuperato dai muri demoliti.

La figura che segue illustra il dettaglio del muro in corrispondenza dell'attuale darsena:

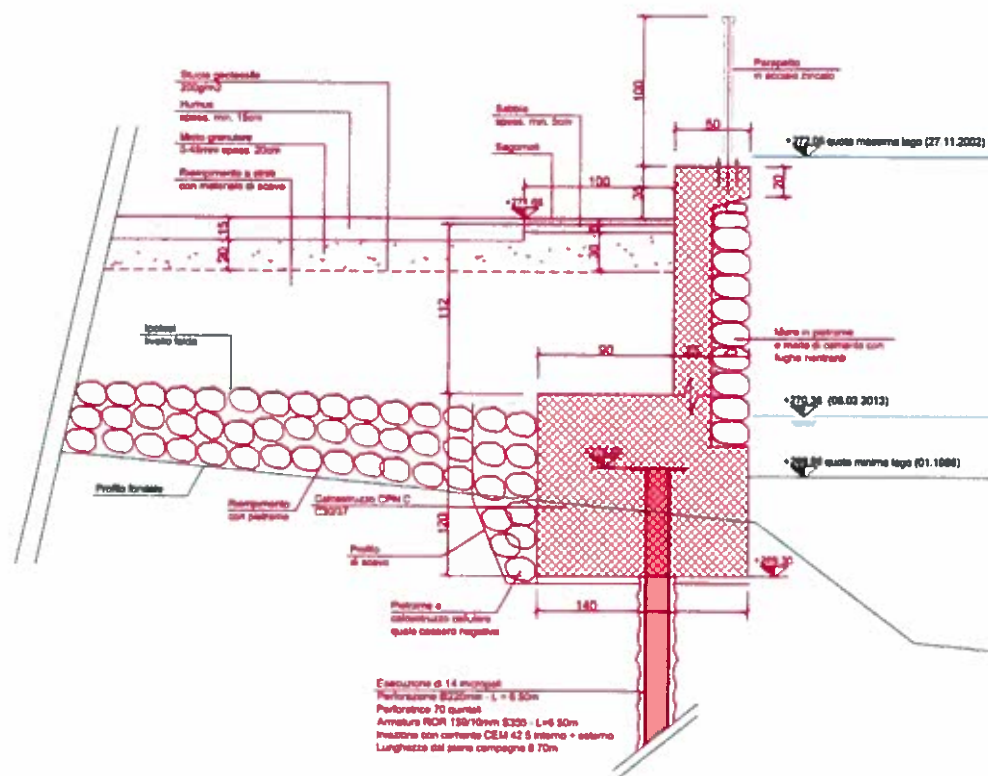


Figura 10: Rinforzo muro particella n. 347 in corrispondenza della darsena

Piattaforme di collegamento particella n. 347 - passerella

Le piattaforme di collegamento con dimensioni 200cm x 250cm, permettono il collegamento della particella n. 347 con le passerelle e gli ormeggi. Le stesse saranno realizzate con 2 HEA rastremati incastrati nel muro d'elevazione con barre inox. Sopra i profili saranno fissate delle lastre di calcestruzzo armato prefabbricate di spessore 8cm fissate con tasselli inox ai profili HEA. La superficie delle lastre sarà trattata con polvere di quarzo per evitare di scivolare. Un parapetto metallico sarà fissato ai profili. La figura che segue illustra il dettaglio della piattaforma.

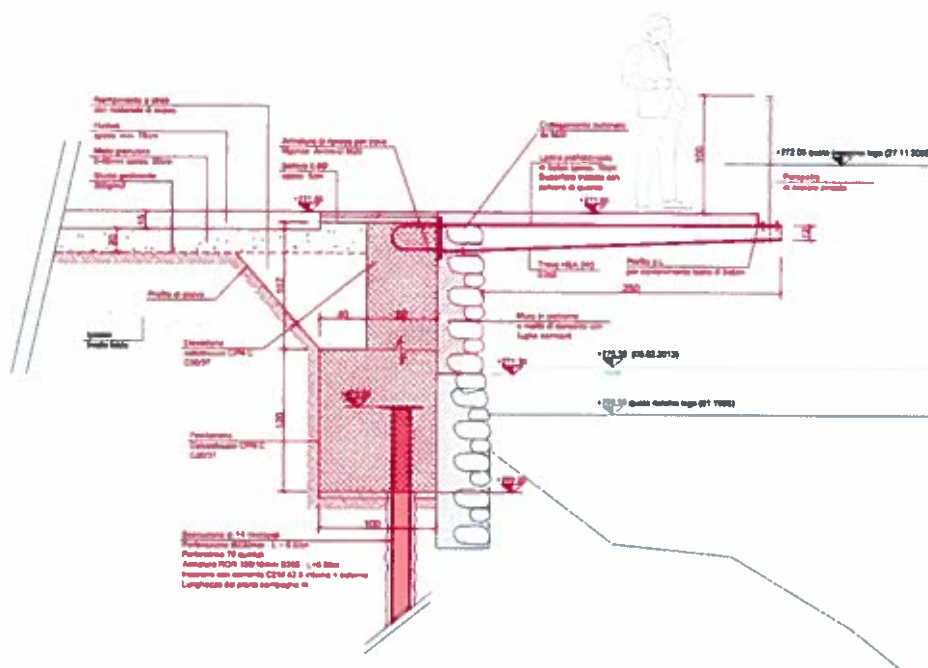


Figura 11: Rinforzo muro particella n. 347 in corrispondenza della piattaforma

Accesso particella n. 347 da via Meriggi

L'attuale scala d'accesso non è dimensionata e concepita per un accesso pubblico. La scala sarà demolita e ricostruita con le dimensioni richieste dall'infrastruttura comunale a lago. Il pianerottolo d'accesso di 150cm x 130cm sarà in quota con la strada, dal pianerottolo partono la scala e una rampa che è prevista con un muro di contenimento, un riempimento e una superficie in sagomati quale camminamento. La rampa permetterà l'accesso ai disabili e alle persone anziane. La rampa avrà una pendenza massima dell'8%.

Sistemazioni particella n. 347

La particella n. 347 sarà sistemata con pavimentazione in sagomati o lastre di cemento in corrispondenza dei percorsi di accesso alle due piattaforme, gli spazi rimanenti saranno seminati a prato. Qualche pianta farà d'arredo alla particella. Il muro sarà sormontato da un parapetto in acciaio posato sul filo esterno. L'area sarà opportunamente illuminata con lampade led. La figura che segue illustra la sistemazione prevista, che permette un accesso in sicurezza anche ai disabili alla nuova attrezzatura pubblica.

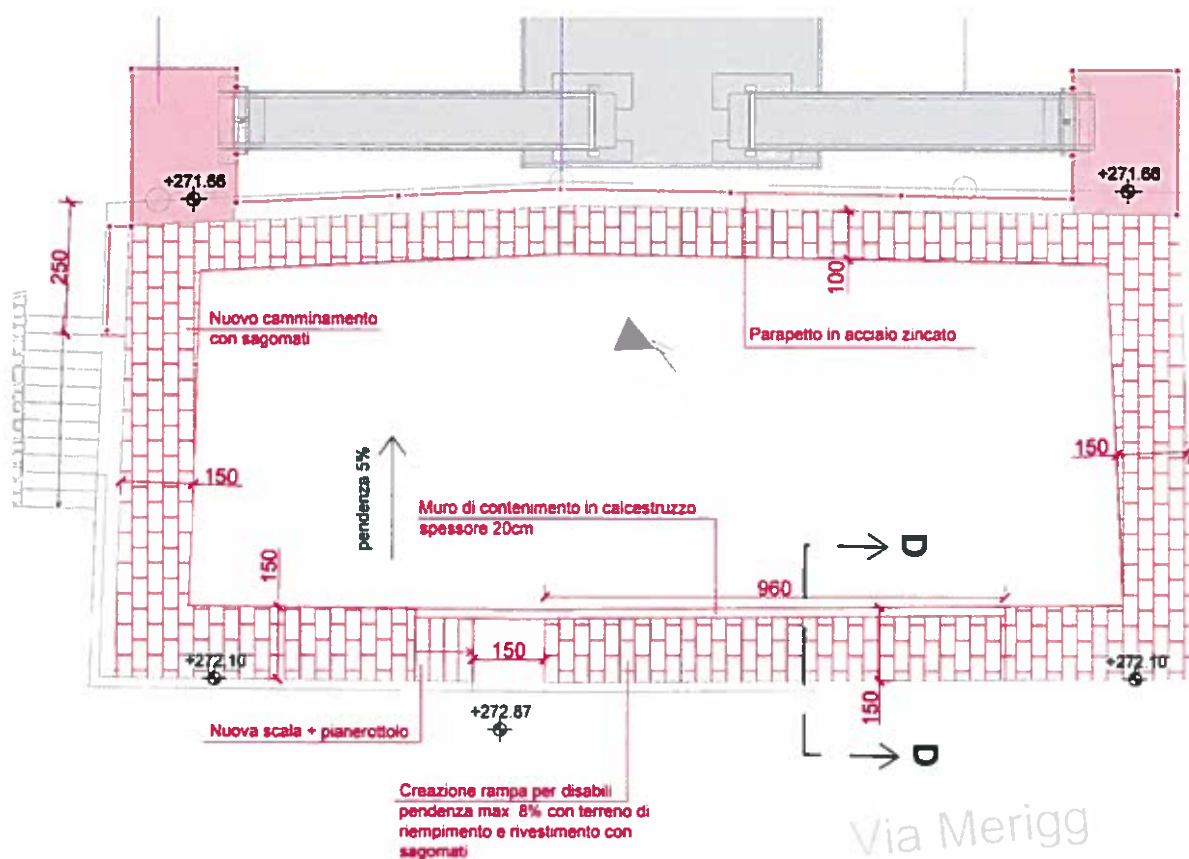


Figura 12: Sistemazione esterna

PREVENTIVO DI SPESA

Il preventivo con una precisione del +/- 10% e si basa sui prezzi del gennaio 2014.

I Occupazioni temporanee, misurazioni		fr.	2'000.00
Occupazioni temporanee, misurazioni			
II Sistemazioni mappale 347		fr.	121'095.00
Impianto di cantiere	fr.	7'000.00	
Demolizione dei muri esistenti fino alla quota del lago compresi movimenti di terra	fr.	6'460.00	
Esecuzione micropali di rinforzo	fr.	23'530.00	
Nuovo muro di sostegno con fondazione su micropali	fr.	41'050.00	
Formazione accessi: rampa per disabili e scala	fr.	11'625.00	
Arredo, semina (compresa terra vegetale) e piantagioni	fr.	11'930.00	
Parapetti di protezione	fr.	13'500.00	
Illuminazione	fr.	<u>6'000.00</u>	
III Risanamento fondazione muro davanti parcheggi ca. 30 m		fr.	38'420.00
Movimenti di terra	fr.	1'500.00	
Noleggio pontone per lavori in acqua	fr.	7'000.00	
Esecuzione micropali di rinforzo	fr.	14'720.00	
Trave di collegamento	fr.	<u>15'200.00</u>	
IV Impianto ormeggi		fr.	250'000.00
Fornitura e posa di 2 passerelle a snodo	fr.	16'000.00	
Fornitura e posa del pontile galleggiante	fr.	116'000.00	
Fornitura e posa di 8 pali battuti per ancoraggio impianto ormeggi	fr.	27'000.00	
Fornitura e posa dei materiali per ormeggi	fr.	29'000.00	
Fornitura e posa dei finger	fr.	<u>62'000.00</u>	
V Imprevisti e diversi		fr.	13'000.00
ca. 8% su posizioni II e III			
VI Indagini		fr.	14'305.00
Sondaggi in profondità	fr.	8'750.00	
Geologo	fr.	<u>5'555.00</u>	
VII Spese tecniche		fr.	49'700.00
Onorari progetto fasi SIA103	fr.	48'500.00	
	fr.	<u>1'200.00</u>	
Totale intermedio IVA esclusa		fr.	<u>488'520.00</u>
VIII IVA 8.0%		fr.	<u>39'081.60</u>
Totale complessivo IVA inclusa		fr.	<u>527'601.60</u>
Totale arrotondato IVA inclusa		fr.	<u>530'000.00</u>

La situazione del conto 510.501.119 a oggi presenta un totale di spese per fr. 33'524.70, dove, sono già state registrate le seguenti prestazioni:

- Studio d'Ingegneria Emilio Luvini, Manno
 - onorario per rilievi e verifiche stabilità riva muri e fondali (rapporto 20.3.2013) fr. 6'404.40
 - onorario ingegnere civile primo acconto fr. 10'800.00
- Geologia e Territorio Studio Luechinger SA, Pregassona
 - onorario indagine geognostica e geotecnica fr. 6'696.00

- Paler Lavori Speciali del Sottosuolo SA, Castione
 - esecuzione sondaggi fr. 9'451.50
- Studio d'ingegneria e misurazioni Antonio Bottani, Caslano
 - fornitura dati fr. 172.80

Relazione con il Piano finanziario

Il Piano degli investimenti del Comune per il periodo 2013-2017 (documento annesso al preventivo 2014) alla voce:

Costruzioni - pontile galleggiante prevede:

- preventivo anno 2014	uscite	fr. 350'000.00
------------------------	--------	----------------

Incidenza finanziaria dell'investimento sul bilancio

Sul bilancio comunale l'investimento proposto non avrà incidenza poiché è previsto che si autofinanzierà integralmente. Infatti, si procederà con un ammortamento complessivo dell'opera sull'arco di 25 anni. I costi di gestione, per interessi e di ammortamento, saranno coperti dalle locazioni dei natanti. Il costo medio per posto barca risulta essere di ca. fr. 1'030.00. Il Municipio valuterà inoltre la possibilità di assegnare alcuni posti per gli attracchi settimanali per turisti a pagamento e/o posti d'attracco di cortesia.

A seguito della realizzazione del nuovo pontile sarà pure necessario modificare il Regolamento per l'attracco di natanti a riva a lago del 21.12.1993. In ogni caso il Municipio definirà poi, tramite Ordinanza municipale, le rispettive locazioni che saranno differenziate tra barche piccole (max. 8 Kw) e quelle più grandi.

Conclusioni

La domanda di costruzione del 28 marzo 2014 è stata pubblicata il 28 aprile 2014. L'Ufficio del demanio con lettera del 22 aprile 2014, ha comunicato che, in qualità di proprietari del fondo 913 (lago), per permettere la pubblicazione della domanda di costruzione, ha provveduto a sottoscrivere la documentazione trasmessa, riservata ogni e qualsiasi ragione di fatto e/o di diritto nell'applicazione della Legge sul demanio pubblico e in materia edilizia. La concessione demaniale, sarà rilasciata nell'ambito della procedura di rilascio della licenza edilizia. Ha inoltre informato che, conformemente agli accordi intercorsi e alle condizioni particolari poste nelle autorizzazioni per l'uso demaniale, rilasciate ai detentori di natanti situati lungo la riva in corrispondenza delle particelle n. 80 (Via Meriggi) e n. 604 (Via San Michele) RFD Caslano, con la realizzazione della nuova struttura d'attracco collettiva, l'Ufficio del demanio non concederà più un ulteriore rinnovo con conseguente obbligo per i beneficiari di procedere allo smantellamento di tutte le strutture d'attracco sulla riva. Di conseguenza per queste imbarcazioni, dovrà essere data obbligatoriamente la possibilità di beneficiare di un posto d'attracco nella nuova struttura. Questa condizione figurerà quale condizione vincolante nell'avviso cantonale.

L'Esecutivo ritiene inoltre opportuno informarvi che la sistemazione della particella n. 347 sarà valutata, in una fase successiva, dove sarà pure considerando un possibile intervento che potrebbe coinvolgere anche la particella n. 80 e in particolare tutto il fronte davanti al nuovo ormeggio (posteggio, riva con scogliera su un fronte di ca. 76 m) comprendendo la strada comunale Via Meriggi e il Museo della Pesca.

La realizzazione di quest'opera, prevista nel piano del traffico delle varianti di PR, permetterà di riflesso di sistemare in modo definitivo la questione relativa all'ormeggio di natanti sulla riva, attualmente ancora presente sia in Via Meriggi sia Via San Michele. Questo tipo di ormeggio è stato finora tollerato dall'Ufficio del demanio in attesa della nuova struttura definitiva a lago. Il risultato al termine dell'operazione sicuramente sarà quello di avere una situazione dal profilo logistico e soprattutto d'immagine nettamente migliore rispetto a quella attuale. E' indubbio che ciò porterà anche un ritorno dal profilo turistico per il Comune di Caslano.

Proposta di risoluzione


Onorevoli signori, il Municipio v'invita a voler

risolvere:

1. E' accordato un credito complessivo di fr. 530'000.00 per la realizzazione di una nuova infrastruttura ormeggio natanti in Via Meriggi.
2. Scadenza: 31 dicembre 2015.
3. Spesa da iscrivere al conto investimenti del Comune.

Con ossequio.

PER IL MUNICIPIO
 Il Sindaco: E. Taiana Il Segretario: I. Casanova



[Handwritten signature]

Ris. mun. del 5 maggio 2014

Per esame e rapporto:

Gestione	Opere pubbliche	Petizioni
•	•	