



## MUNICIPIO

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 12442**concernente la richiesta di un credito di progettazione di fr. 2'500'000.-- per la sistemazione ed il nuovo assetto di piazzale ex Scuole**

---

Lugano, 14 agosto 2025

All'Onorando  
Consiglio Comunale  
6900 Lugano

Onorevole Signor Presidente,  
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

con il presente messaggio vi sottoponiamo la richiesta per un credito di progettazione per la sistemazione ed il nuovo assetto di piazzale ex Scuole.

**Breve istoriato**

L'area di progetto è situata all'interno del quadrilatero delimitato da Via Pretorio, contrada di Verla, Via Giovanni Nizzola e Corso Pestalozzi. In tale contesto si trova la sede bancaria UBS, progettata nel 1966 dall'architetto Rino Tami. Pur non rientrando direttamente nel perimetro di progettazione l'edificio rappresenta un rilevante punto di riferimento architettonico e urbano, con l'edificio della Posta ed i palazzi storici che fanno da cornice al luogo.

Il toponimo dell'area conserva una valenza storica risalente ad oltre cinquant'anni fa, benché il sedime abbia subito, nel corso dei secoli, numerose trasformazioni. In origine, vi sorgeva la chiesa di Santa Margherita con l'annesso monastero delle monache agostiniane, consacrato nel 1624. La funzione religiosa cessò nel 1848, quando il complesso venne adibito a Lazzaretto. Nel 1851 il Cantone, proprietario dell'immobile, lo cedette alla Città di Lugano, che lo destinò a caserma fino ai primi anni Ottanta del XIX secolo.

In seguito, a fronte di un concorso vinto dall'architetto Augusto Guidini, sul sito fu realizzata una sede scolastica comunale, inaugurata nel 1880 e ampliata nel 1901. L'edificio rimase in funzione fino alla demolizione avvenuta nel 1969, motivata dall'inadeguatezza degli spazi rispetto all'aumento della popolazione scolastica e alle mutate esigenze didattiche.

A partire da tale data, l'area assunse una configurazione provvisoria, nonostante fossero state avanzate nel tempo diverse proposte di riqualifica, tra cui un concorso di idee nel 1970.

La funzione si consolidò progressivamente come area di sosta per autovetture e, verso la fine del XX secolo, divenne un nodo strategico del trasporto pubblico nel centro cittadino, in coerenza con il nuovo Piano dei trasporti del Luganese.

Nel 2002, su progetto dell'architetto Mario Botta, in particolare per le necessità del trasporto pubblico, fu realizzata la pensilina per l'attesa degli autobus, elemento distintivo della porzione settentrionale dell'area. Nel 2011 la struttura fu ampliata verso sud, con la contestuale realizzazione di piccole superfici commerciali al piano inferiore e la sostituzione degli ultimi stalli per autovetture con un parcheggio destinato ai veicoli a due ruote.

L'attuale configurazione dell'area ricalca in gran parte quella definita dall'intervento del 2011, fatta eccezione per l'angolo compreso tra lo stabile ex BSI e la contrada di Verla, oggetto di un intervento di pavimentazione del centro storico realizzato dallo studio Buletti-Fumagalli di Lugano. Quest'ultima porzione è rientrata nel perimetro dell'opera, pur essendo considerata già consolidata nella sua esecuzione.

L'area del piazzale, oggi caratterizzata da un assetto transitorio, si è originata come sopra esposto a seguito della demolizione dell'edificio scolastico nel 1969. Negli anni successivi ha assunto destinazioni d'uso differenti, fino a consolidarsi nell'assetto attuale: il settore nord-est ospita le pensiline di fermata dei mezzi pubblici, mentre la parte sud-ovest è adibita a parcheggio per veicoli a due ruote. L'insieme, tuttavia, presenta una scarsa qualità urbana e una caratterizzazione insufficiente rispetto all'obiettivo di valorizzare il centro cittadino. Questa pochezza di qualità urbana porta con sé anche un minor rispetto da parte di taluni, con una conseguente minor sicurezza in termini complessivi del comparto, proprio in corrispondenza con la pensilina e soprattutto durante la notte quando il trasporto pubblico termina il servizio.

Lo spazio centrale e potenzialmente pregiato del comparto si presenta in una situazione in divenire da diversi anni, forse già dalla demolizione delle scuole a cui deve il suo nome: un "non luogo" in pieno centro da trasformare in un salotto d'entrata, dove accogliere degnamente, cittadini, passanti e turisti.



*Ortofoto 2018*

L'arrivo della rete tram-treno nel centro cittadino comporterà rilevanti modifiche all'attuale configurazione del nodo del trasporto pubblico centrale di Lugano, dal momento che il capolinea del tram-treno si attesta parzialmente dove ora si trova la pensilina. Tali interventi hanno reso necessaria una nuova pianificazione degli spazi, definita in particolare mediante studi legati alla fluidità e funzionamento del trasporto pubblico e dal concorso di architettura. La progettazione definitiva consentirà l'avanzamento del progetto verso la realizzazione di un'opera ritenuta prioritaria e strategica per la Città, da attuare nei prossimi anni in tempi coordinati con gli altri interventi previsti nel comparto, tra cui in particolare l'opera tram-treno. L'oggetto centrale del presente messaggio è appunto la richiesta di credito per la progettazione definitiva di questa opera. Per una corretta e adeguata pianificazione finanziaria, il possibile credito per la progettazione definitiva e per la realizzazione dell'opera sono stati ricompresi a piano finanziario.

Il previsto insediamento del terminal, quale primo capolinea della linea tram-treno del Luganese (RTTL), sul lato nord del piazzale, determina la necessità di ripensare l'intera area, come peraltro richiesto in passato anche da alcune mozioni e dal Masterplan Lugano-Centro. L'obiettivo è duplice: migliorare la fruibilità del nodo intermodale in termini di efficienza e qualificare lo spazio pubblico, valorizzandolo come porta d'accesso nel centro, non solo per chi vi giunge con i mezzi pubblici.

Alla luce di quanto sopra, come descritto nel precedente MMN. 11316 concernente la richiesta di un credito di fr. 365'000.-- per lo svolgimento di un pubblico concorso d'architettura a procedura libera a una fase per il piazzale ex Scuole, la Città ha promosso un concorso d'architettura, i cui risultati sono stati resi noti ad inizio 2024.

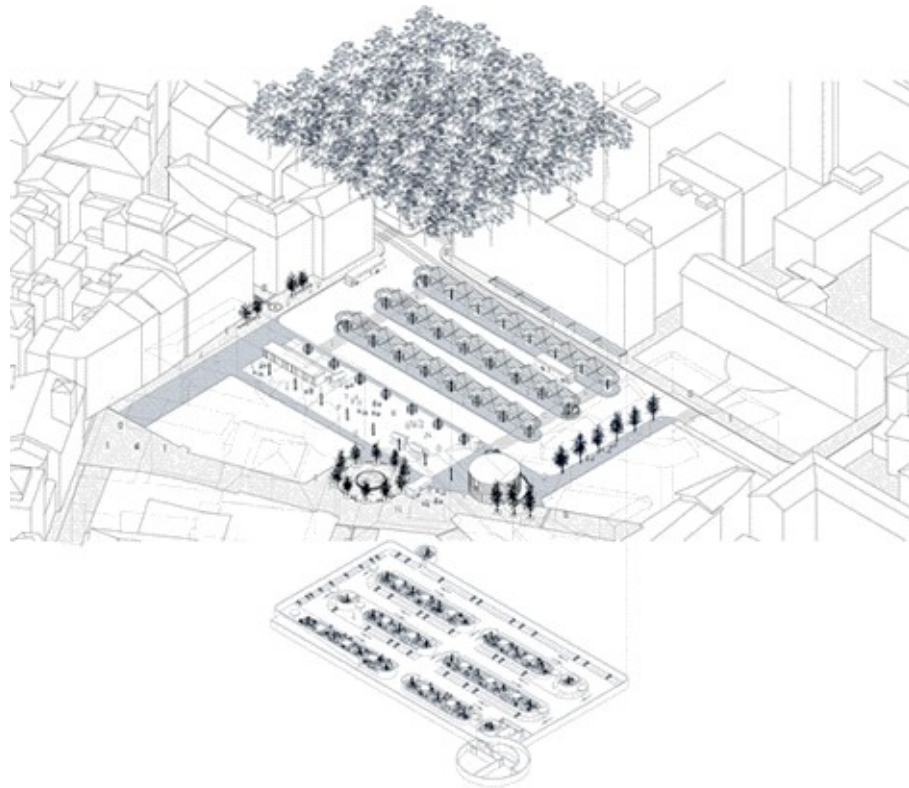
## **Il progetto vincitore**

L'obiettivo del concorso era avere una soluzione di elevata qualità per la riorganizzazione del terminal del trasporto pubblico e per la valorizzazione degli spazi pubblici annessi, destinati all'intera collettività.

Un progetto capace di rispondere sia a esigenze di viabilità - per il trasporto pubblico e per i flussi pedonali - sia a istanze architettoniche di rilievo urbano nel rispetto della delicatezza e dell'importanza strategica dell'area dell'ex piazzale Scuole.

Il progetto vincitore dal motto "L'uomo che piantava gli alberi" ha convinto la giuria, che ha trovato la proposta molto efficace e accattivante, sia per l'impostazione urbanistica, sia per la proposta di una piazza alberata, che funge sostanzialmente da copertura e spaziosi fruibili, senza importanti interventi di costruzione di sovrastrutture dall'impatto urbanistico significativo e costi ben più elevati. Il progetto naturalmente integra in modo ottimale i più attuali concetti di lotta ai cambiamenti climatici, alle isole di calore e alla crescente necessità di alberatura anche in Città. Una vera e propria copertura verde in pieno centro Città, con il potere di ridare al luogo un forte carattere e un'identità propria molto chiara e definita. Il progetto vincitore corrisponde appieno agli auspici e agli obiettivi primari espressi dal bando di concorso.

Si tratta di un progetto coraggioso e lungimirante, che intende restituire alla cittadinanza uno spazio pubblico moderno, accessibile e sostenibile, in linea con le sfide della mobilità del trasporto pubblico e quelle climatiche, urbanistiche e sociali.



La soluzione è positivamente sorprendente e coraggiosa nella sua interpretazione del senso di copertura del luogo - in questo caso attraverso la forma delle chiome degli alberi, che caratterizzano la nuova spazialità del piazzale ex Scuole - con un progetto urbano che risponde alla scala umana e dona al contesto degli edifici adiacenti una valorizzazione degna dell'importanza del comparto.

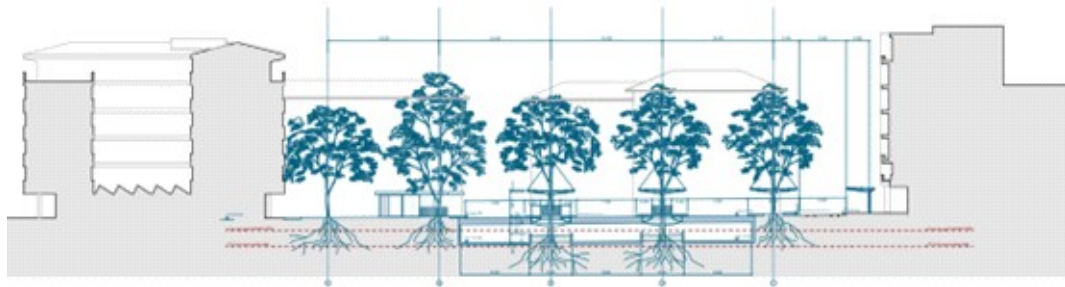


Il rigoroso disegno urbano si contraddistingue da filari disposti ad intervalli regolari sia per gli spazi d'attesa del trasporto pubblico, sia per lo spazio pubblico e l'area pedonale a sud del piazzale. La composizione rimane in ogni caso flessibile perché non caratterizzata da costruzioni permanenti a livello del terreno, coerentemente condizionata e quindi aderente al disegno e al ritmo della costruzione interrata. L'interazione tra questi due livelli è risolta in maniera estremamente intelligente perché lega visivamente il piano del parcheggio cicli a quello del piazzale, apportando luce e ventilazione naturale alla parte interrata. Le qualità di quest'ultima denotano sensibilità anche rivolta agli spazi ad uso dei fruitori dei veicoli a due ruote che possono discendere al piano degli stalli, che risulta un luogo piacevole e sicuro. Esso è infatti uno spazio continuo intervallato dagli elementi che accolgono la messa a dimora degli alberi. Questi ultimi sono il trait d'union delle funzioni richieste e rispondono in modo contemporaneo ed efficace alle crescenti esigenze di sostenibilità, in particolare relative alla protezione dal surriscaldamento urbano e dalle isole di calore.

L'organizzazione e la separazione tra le corsie dedicate alla movimentazione dei bus e l'ultima fascia pedonale risulta ben calibrata e mantiene una superficie generosa fruibile per eventi e manifestazioni, potendo anche accogliere strutture temporanee, a contatto con le aree pedonali verso sud, ben compatibile con la loro possibile estensione lungo Via Magatti.

Apprezzato è anche il concetto di illuminazione, sia nelle parti emergenti sia in quelle interrata, anche in funzione delle esigenze di sicurezza.

Il progetto prevede cinque corsie con possibilità di sosta di tre bus (due articolati e uno semplice) per ogni corsia, il computo complessivo di 15 tiene già conto di una possibile maggiore esigenza del trasporto pubblico. L'ultima corsia viene infatti usata quale corsia di transito e/o di riserva, permettendo così, almeno in una prima fase, un'area pedonale accresciuta sulla piazza.



Il tema dell'accessibilità (Design for All) è affrontato architettonicamente e tipologicamente in maniera corretta, sia in superficie sia nella parte interrata, anche se nella fase di sviluppo del progetto sarà possibile approfondire la materializzazione degli attraversamenti (pavimentazione e calcestre) in modo da garantire l'accessibilità ad ogni tipo di fruitore con opportuni accorgimenti, pur mantenendo la maggiore permeabilità possibile delle superfici. La pavimentazione in asfalto della zona veicolare bus è considerata molto idonea.

Dal profilo tecnico, il progetto dovrà essere affinato e ottimizzato per quanto segnatamente riguarda la parte interrata. Saranno infatti temi di approfondimento specifici nelle fasi progettuali previste, di cui alla presente richiesta di credito.

Dal profilo della manutenzione, i presumibili costi sono riconducibili in particolare alla pulizia ordinaria del verde e alla conservazione delle strutture leggere. Non essendo previste sovrastrutture o costruzioni in superficie importanti, anche dal profilo degli oneri di manutenzione, il progetto appare virtuoso.

Come esposto, con l'arrivo dell'opera tram-treno e il relativo capolinea in centro Città, il ruolo di nodo del trasporto pubblico verrà ulteriormente rafforzato, incrementando così il ruolo strategico del comparto.

### **Coordinamento generale dei lavori nel centro Città per il comparto nodo intermodale**

Il comparto urbano del nodo intermodale è ovviamente destinato a vivere nei prossimi anni una trasformazione profonda e strutturata. In questo contesto, la Città di Lugano si è fatta promotrice di uno studio di coordinamento generale degli interventi previsti e necessari nel comparto del piazzale ex Scuole (interventi infrastrutturali, Canale Genzana CDALED, tram-treno, altri enti terzi), finalizzato a garantire una gestione ordinata, efficiente e sostenibile di tutti i lavori necessari e a tutelare l'interesse pubblico lungo tutto l'arco temporale del cantiere.

Tale iniziativa si colloca nell'ambito di una visione ampia di riqualificazione urbana e modernizzazione delle infrastrutture di mobilità, rispondente agli indirizzi strategici del Cantone (tram-treno) e della Città e alle esigenze espresse da cittadine e cittadini, dalle aziende di trasporto, dagli enti e dai numerosi attori economici e istituzionali coinvolti e aventi un interesse nel comparto; un processo condiviso e partecipato.

La proposta di coordinamento, "Coordinamento interventi centro Lugano", è stata presentata all'Esecutivo cittadino in data 8 maggio 2025. Lo studio ha beneficiato di un percorso partecipativo ampio, che ha coinvolto in modo attivo tutti gli enti e le aziende operanti nell'area, ottenendo un consenso unanime e convinto. In particolare, si sono espressi favorevolmente:

- RTTL - Rete Tram Treno del Luganese;
- AIL SA;
- CDALED - Consorzio Depurazione Acque Lugano e Dintorni;
- Aziende di trasporto pubblico: TPL, ARL, SNL, Autopostale;
- Cantone Ticino - Sezione della Mobilità e Ufficio Trasporto Pubblico;
- Commissione della Mobilità Cittadina (CML).

L'iniziativa di coordinamento si fonda su tre obiettivi prioritari:

- minimizzare i disagi per l'utenza, sia del trasporto pubblico sia privato;
- ridurre la durata complessiva dei lavori, evitando sovrapposizioni improduttive;
- ottimizzare l'impiego delle risorse pubbliche, grazie a una regia unitaria e sinergica tra enti per tutti gli interventi previsti.

Viene promossa una strategia operativa concreta atta a dare un'unica regia di cantiere, affidata alla Città di Lugano, maggiore portatore d'interesse a tutela dei cittadini e dei propri obiettivi.

È previsto che venga attuato un calendario lavori integrato, con fasi simultanee e coordinate tra tutti i committenti per i rispettivi interventi, eseguendo una modifica coordinata e il più ridotta possibile della viabilità nel comparto, sostanzialmente stabile per tutta la durata del cantiere (stimata tra tre e quattro anni), così da agevolare l'adattamento dell'utenza. Verrà necessariamente implementata una riconfigurazione temporanea del Terminal Bus, articolata su cinque nodi di interscambio.

Le tempistiche e i momenti chiave si possono riassumere nel cronoprogramma allegato al presente messaggio dove si evince che il momento di avvio dei lavori principali è previsto tra ottobre 2027 e gennaio 2028.

Il cantiere più esteso, quello relativo alla riqualifica del piazzale ex Scuole, sarà affidato alla Divisione Spazi Urbani e avrà una durata stimata di 36 mesi.

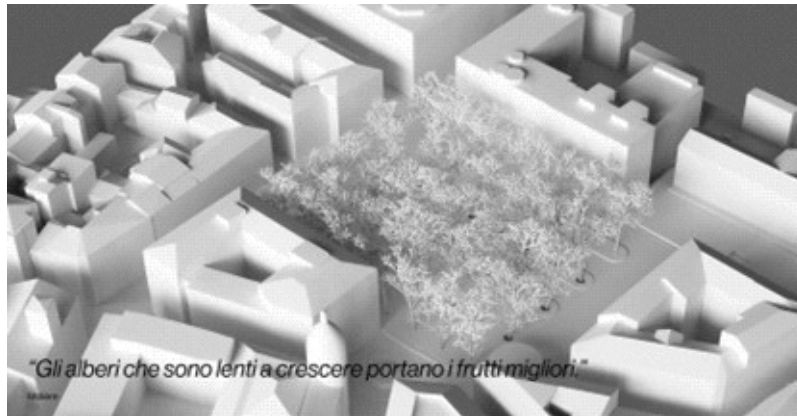
Secondo la pianificazione attuale, tutti gli interventi (RTTL, AIL, CDALED, Città di Lugano) potranno concludersi entro la fine del 2030. L'anno successivo sarà dedicato alle opere di ripristino e alla messa in esercizio del nuovo Terminal Bus, concepito secondo il progetto vincitore del concorso promosso nel 2024: "L'uomo che piantava gli alberi". Il progetto del tram-treno seguirà il suo iter in modo coordinato, anticipando tuttavia la realizzazione degli interventi nel comparto ai fini di un coordinamento efficiente, mantenendo ovviamente la necessaria autonomia rispetto alle indeterminanze di una così grande opera infrastrutturale.

### **Progettazione definitiva**

Il progetto vincitore del concorso, dopo un preliminare approfondimento e ottimizzazione in vista dell'allestimento del messaggio municipale, è maturo per la presente richiesta di credito, che comprende, per la parte onorari, la fase di progetto di massima, il progetto definitivo, la procedura d'approvazione, i piani d'appalto e i capitolati d'appalto (Fasi SIA 4.31,4.32,4.33,4.41).

Oltre agli onorari del team di progettisti sono inclusi i costi relativi agli approfondimenti geologici del comparto (presenza dell'acqua di falda vista la vicinanza al lago), che permetteranno di ottimizzare ulteriormente il progetto e i relativi costi.

Vista la particolarità del progetto che si intende realizzare, con un'importante piantumatura a valere quale "copertura" del nodo intermodale e dello spazio pubblico, nella presente richiesta di credito viene inserita anche la voce di spesa relativa all'acquisto dei principali attori del progetto, ossia gli alberi, in modo che negli anni di preparazione essi possano crescere, così da poter essere sufficientemente robusti e maestosi al momento della fase realizzativa conclusiva dell'opera di riqualifica per ottenere fin dalla sua messa in opera l'effetto desiderato dal progetto. Gli esperti coinvolti sia in fase di concorso, sia successivamente, hanno confermato la fattibilità e l'idoneità di un simile anticipo dei tempi.



## Preventivo dei costi oggetto della presente richiesta di credito

Onorari per la progettazione (Fasi SIA 4.31,4.32,4.33,4.41):

|  | Fase | 4.31              | 4.32                | 4.33              | 4.41              | tot                 | tot +Spese 3%       | Sconti              | Arrotondamenti      |
|--|------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| <b>Team</b>  |      |                   |                     |                   |                   |                     |                     |                     |                     |
| SIA 102  |      | 9%                | 21%                 | 2.50%             | 12%               | 44.50%              |                     | 13%                 |                     |
| Architettura e paesaggio                                 |      | 181'870.00        | 424'450.00          | 50'440.00         | 242'580.00        | 899'340.00          | 926'320.20          | 805'898.57          | 800'000.00          |
| studio we architettura / Guscetti studio di architettura |      |                   |                     |                   |                   |                     |                     |                     |                     |
| SIA 103  |      | 8%                | 22%                 | 2%                | 10%               | 42%                 |                     | 10.50%              |                     |
| Ingegnere Civile   |      | 145'000.00        | 450'000.00          | 35'000.00         | 100'000.00        | 730'000.00          | 751'900.00          | 699'267.00          | 700'000.00          |
| Molinari Consulenze SA / ARX                             |      |                   |                     |                   |                   |                     |                     |                     |                     |
| Ingegnere del Traffico                                   |      | 26'000.00         | 19'500.00           | 7'800.00          | 24'700.00         | 78'000.00           | 80'340.00           | 72'306.00           | 72'000.00           |
| Brugnoli Gottardi Ingegneri consulenti SA                |      |                   |                     |                   |                   |                     |                     |                     |                     |
| Consulente vegetazione                                   |      | 13'260.00         | -                   | -                 | 9'100.00          | 22'360.00           | 23'030.80           | 20'727.72           | 20'000.00           |
| Dionea SA  |      |                   |                     |                   |                   |                     |                     |                     |                     |
| Progettista illuminotecnica                              |      | 13'000.00         | 17'000.00           | 3'000.00          | 17'000.00         | 50'000.00           | 51'500.00           | 46'350.00           | 46'000.00           |
| Reflexion AG   |      |                   |                     |                   |                   |                     |                     |                     |                     |
| Perizia ambientale: Acque, suolo e aria                  |      | 15'990.00         | 7'540.00            | 3'250.00          | 9'620.00          | 36'400.00           | 37'492.00           | 33'742.80           | 33'000.00           |
| Dionea SA  |      |                   |                     |                   |                   |                     |                     |                     |                     |
| <b>Totale Team</b>                                       |      | <b>395'120.00</b> | <b>918'490.00</b>   | <b>99'490.00</b>  | <b>403'000.00</b> | <b>1'816'100.00</b> | <b>1'870'583.00</b> | <b>1'678'292.09</b> | <b>1'671'000.00</b> |
| <b>Specialisti</b>                                       |      |                   |                     |                   |                   |                     |                     |                     |                     |
| Geologo  |      | 35'100.00         | 20'800.00           | 2'600.00          | 10'400.00         | 68'900.00           | 70'967.00           | 63'870.30           | 55'000.00           |
| Leoni Gysi Sartori                                       |      |                   |                     |                   |                   |                     |                     |                     |                     |
| Progettista RVCS   |      | 14'510.00         | 27'570.00           | 1'450.00          | 33'380.00         | 76'910.00           | 79'217.30           | 71'295.57           | 71'000.00           |
| Visani Rusconi Talleri SA                                |      |                   |                     |                   |                   |                     |                     |                     |                     |
| Consulente sicurezza antincendio                         |      | 1'875.00          | 1'875.00            | 2'000.00          | 1'875.00          | 7'625.00            | 7'853.75            | 7'068.38            | 7'000.00            |
| Swiss Safety Center SA                                   |      |                   |                     |                   |                   |                     |                     |                     |                     |
| Ingegnere Elettronico                                    |      | 4'704.00          | 13'230.00           | 294.00            | 14'406.00         | 32'634.00           | 33'613.02           | 30'251.72           | 30'000.00           |
| Piona Engineering SA                                     |      |                   |                     |                   |                   |                     |                     |                     |                     |
| Fisico della costruzione                                 |      | 5'044.00          | 5'044.00            | 2'522.00          | 2'900.30          | 15'510.30           | 15'975.61           | 14'378.05           | 14'000.00           |
| Ifec ingegneria SA                                       |      |                   |                     |                   |                   |                     |                     |                     |                     |
| Perizia ambientale: Acustica e vibrazioni                |      | 4'287.40          | 4'287.40            | 15'888.60         | 2'017.60          | 26'481.00           | 27'275.43           | 24'547.89           | 24'000.00           |
| Ifec ingegneria SA                                       |      |                   |                     |                   |                   |                     |                     |                     |                     |
| <b>Totale Specialisti</b>                                |      | <b>65'520.40</b>  | <b>72'806.40</b>    | <b>24'754.60</b>  | <b>64'978.90</b>  | <b>228'060.30</b>   | <b>234'902.11</b>   | <b>211'411.90</b>   | <b>201'000.00</b>   |
| <b>TOTALE PARZIALE SENZA IVA</b>                         |      | <b>460'640.40</b> | <b>991'296.40</b>   | <b>124'244.60</b> | <b>467'978.90</b> | <b>2'044'160.30</b> | <b>2'105'485.11</b> | <b>1'889'703.99</b> | <b>1'872'000.00</b> |
| Coordinazione 5%   |      | 23'032.02         | 49'564.82           | 6'212.23          | 23'398.95         | 102'208.02          | 105'274.26          | 90'535.86           | 90'000.00           |
| <b>TOTALE PARZIALE CON COORDINAZIONE (IVA esclusa)</b>   |      | <b>483'672.42</b> | <b>1'040'861.22</b> | <b>130'456.83</b> | <b>491'377.85</b> | <b>2'146'368.32</b> | <b>2'210'759.36</b> | <b>1'980'239.85</b> | <b>1'962'000.00</b> |
| IVA 8.1%   |      | 39'177.47         | 84'309.76           | 10'567.00         | 39'801.61         | 173'855.83          | 179'071.51          | 160'399.43          | 158'922.00          |
| <b>TOTALE CON IVA</b>                                    |      | <b>522'849.89</b> | <b>1'125'170.98</b> | <b>141'023.83</b> | <b>531'179.45</b> | <b>2'320'224.15</b> | <b>2'389'830.87</b> | <b>2'140'639.28</b> | <b>2'120'922.00</b> |

Verifiche geologiche:

fr. 156'920.-- (IVA compresa), carotaggi, rapporti, simulazioni.

Alberi:

fr. 165'000.-- (IVA compresa), acquisto e cura fino alla piantumazione ad opera ultimata.

**Riassunto costi:**

|                             |                  |
|-----------------------------|------------------|
| Onorari                     | fr. 2'120'922.-- |
| Verifiche geologiche        | fr. 156'920.--   |
| Alberi                      | fr. 165'000.--   |
| <br>                        |                  |
| Totale parziale IVA inclusa | fr. 2'442'842.-- |

**Totale IVA inclusa con arrotondamenti** **fr. 2'500'000.--**

La posta relativa al preventivo di costo per il credito di progettazione, con le verifiche geologiche e l'anticipo dell'acquisto delle alberature, era già stata prevista ed inserita a piano finanziario e la presente richiesta di credito corrisponde a tale pianificazione finanziaria.

Vista l'elevata importanza strategica del comparto e delle opere da realizzare in particolare in vista dell'arrivo del tram-treno, al fine di permettere che quanto pianificato con tutti gli enti coinvolti possa mantenere le tempistiche e gli incastri temporali e di cantiere previsti, il Municipio si permette di chiedere che il presente messaggio possa venir trattato in tempi contenuti. Per agevolare il lavoro dei commissari, il Municipio propone una presentazione di quanto esposto con il coinvolgimento dei funzionari coinvolti.

Per tutti i motivi sopra esposti si invita codesto Lodevole Consiglio Comunale a voler

r i s o l v e r e :

1. È concesso un credito di fr. 2'500'000.-- per la progettazione definitiva della sistemazione e nuovo assetto piazzale ex Scuole e l'acquisto delle relative alberature.
2. Il credito (indice dei costi 2025) sarà adeguato alle giustificate variazioni dell'indice dei costi di costruzione.
3. La spesa sarà caricata al bilancio comunale, beni amministrativi, e ammortizzata in conformità a quanto previsto dalla LOC e dal Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei Comuni.
4. Eventuali entrate saranno registrate su conti separati legate all'opera.
5. Il credito decade se non utilizzato entro il 31 dicembre 2028.
6. L'opera ha una durata di esecuzione stimata di circa tre anni.

Con ogni ossequio.

Per il Municipio

Il Sindaco

Michele Foletti



Segretario comunale

Robert Bregy

Ris. mun. 14/08/2025

| Dati generali dell'investimento |   |                  |              |
|---------------------------------|---|------------------|--------------|
| Messaggio Municipale n.         | 12442   | Credito concesso | 2'500'000.00 |
| Descrizione dell'opera          | Sistemazione e nuovo assetto di piazzale ex Scuole: progettazione |                  |              |

| Calcolo dell'onere per ammortamenti |  |          |                     |  |                |                               |   |
|-------------------------------------|--|----------|---------------------|--|----------------|-------------------------------|---|
| Oggetto dell'ammortamento           | Classe del cespite                           | Tipo (*) | Investimento netto  | Investimento netto soggetto a oneri finanziari | Durata di vita | Durata di vita per contributi | Ammortamento annuo dalla messa in esercizio |
|                                     |  |          |                     |  |                |                               | Importo                                     |
| Progettazione                       | 142000 Strade, piazze e vie di comunicazione | Classico | 2'500'000.00        | 2'500'000.00                                   | 40             |                               | 62'500.00                                   |
|                                     |  |          |                     | 0.00   |                |                               |   |
|                                     |  |          |                     | 0.00   |                |                               |   |
|                                     |  |          |                     | 0.00   |                |                               |   |
|                                     |  |          |                     | 0.00   |                |                               |   |
|                                     |  |          |                     | 0.00   |                |                               |   |
|                                     |  |          |                     | 0.00   |                |                               |   |
|                                     |  |          |                     | 0.00   |                |                               |   |
| <b>Totali</b>                       |  |          | <b>2'500'000.00</b> | <b>2'500'000.00</b>                            |                |                               | <b>62'500.00</b>                            |

| Calcolo dell'onere per interessi |                     |  |                   |                  |
|----------------------------------|---------------------|--|-------------------|------------------|
| Oggetto                          | Capitale            | Interessi cumulati per la durata utile |                   |                  |
|                                  |                     | Tasso                                  | Valore totale     | Media per anno   |
| Progettazione                    | 2'500'000.00        | 1.04%                                  | 568'742.76        | 14'218.57        |
|                                  |                     |  |                   |                  |
|                                  |                     |  |                   |                  |
|                                  |                     |  |                   |                  |
|                                  |                     |  |                   |                  |
|                                  |                     |  |                   |                  |
| <b>Totali</b>                    | <b>2'500'000.00</b> |  | <b>568'742.76</b> | <b>14'218.57</b> |

| Altri costi e ricavi emergenti (rispetto alla situazione attuale) |             |             |
|---|-------------|-------------|
| Descrizione   | Costi       | Ricavi      |
|   |             |             |
|   |             |             |
|   |             |             |
|   |             |             |
|   |             |             |
|   |             |             |
| <b>Totale per anno</b>  | <b>0.00</b> | <b>0.00</b> |

| Osservazioni          |   |
|-----------------------|---|
| * Sogg. Lalia         | L'incidenza sul fabbisogno di questi investimenti è pari al 30%, il 70% dei costi delle opere è infatti recuperato con i contributi LALIA |
| * Sogg. Tassa uso     | L'incidenza degli oneri di questi investimenti è da attribuire alla tassa d'uso delle canalizzazioni                                      |
| * Sogg. Tassa rifiuti | L'incidenza degli oneri di questi investimenti è da attribuire alla tassa rifiuti   |
| * Classico            | L'incidenza degli oneri di questi investimenti è interamente da attribuire al fabbisogno da coprire tramite imposte                       |



