



Rapporto Commissione della Gestione e Commissione delle opere pubbliche
22 settembre 2025

MM N. 33 /2025

Richiesta di un credito quadro di CHF 4'400'000.- per il periodo 2026-2029 per la manutenzione straordinaria della rete stradale e marciapiedi della Città di Mendrisio

Egregio Signor Presidente,
Signore e Signori Consigliere/i comunali,

Il presente Messaggio è stato esaminato congiuntamente sia dalla Commissione della gestione sia dalla Commissione delle opere pubbliche (sedute del 01.09.2025 e del 15.09.2025). In data 01.09.2025 entrambe le Commissioni hanno incontrato la capa Dicastero ambiente e servizi urbani Nora Jardini Croci Torti, il direttore della Divisione ambiente e infrastrutture Andrea Streit, il direttore della Divisione AIM Giampaolo Pontarolo e il responsabile del Settore strade ed edifici Nicola Molillo. Di comune accordo la redazione di un unico rapporto è stata assegnata alla Commissione della gestione.

Premessa

Il Messaggio qui in esame, al quale si rinvia per i dati di dettaglio, contempla la richiesta di un credito quadro per la manutenzione straordinaria della rete stradale per il quadriennio 2026-2029, in quanto il precedente credito quadro corrispondente al periodo 2022-2025 (MM 35/2022, approvato dal CC il 9 maggio 2022) si sta esaurendo.

Si ricorda che la rete stradale complessiva della Città di Mendrisio si sviluppa su una lunghezza di circa 79 km, equivalente grosso modo a 440'000 m² di superficie pavimentata in asfalto o in pietra naturale. Per quanto concerne i marciapiedi si contano circa 23.4 km, che equivalgono a una superficie asfaltata di poco inferiore ai 44'000 m².

Il continuo aumento del traffico veicolare e del carico ammesso dei mezzi pesanti contribuisce sempre più spesso a una forte usura del manto stradale, tanto che in un crescente numero di situazioni non è più sufficiente la manutenzione corrente, ma si impongono interventi straordinari (rifacimento dell'asfalto e, talvolta, anche il ripristino completo dello strato di fondazione). Discorso simile anche per quanto riguarda i marciapiedi.

Sulla base delle positive esperienze del passato, il lodevole Municipio propone di confermare lo strumento del credito quadro quadriennale, in modo da garantire continuità e tempestività nell'attuazione del programma di risanamento. Da segnalare inoltre, grazie alla riorganizzazione dei Dicasteri, un migliore e più efficace coordinamento

con le esigenze delle AIM (alle quali è stata attribuita anche la competenza per lo smaltimento delle acque, PGS), così da riuscire sempre più spesso a integrare interventi straordinari di manutenzione stradale con lavori relativi alle infrastrutture tecniche collocate nel sottosuolo.

Gli obiettivi del MM 33/2025

Dal 2008 la Città di Mendrisio dispone di un sistema di valutazione dello stato della pavimentazione e di gestione della rete stradale denominato Pavement Management System (PMS) che, sulla base di un certo numero di criteri, determina lo stato generale della rete viaria e classifica le strade per grado di manutenzione (buono, medio, sufficiente, critico, cattivo), così da permettere l'identificazione delle priorità di intervento.

Secondo i dati aggiornati al settembre 2023, su un totale di 74.3 km di **strade** pavimentate in miscela bituminosa si rileva la seguente situazione:

- il 43% si presenta in buono stato,
- il 23% mostra uno stato medio,
- il 23% versa in uno stato appena sufficiente (dovrà essere oggetto di attenzione particolare nei prossimi anni),
- l'11% presenta problemi più o meno gravi che necessitano un intervento generalizzato.

Le tratte stradali appena sufficienti e insufficienti corrispondono a circa 25 km di strade comunali. Evidentemente un loro risanamento risulta prioritario, sebbene le esigenze di intervento legate al Piano generale di smaltimento delle acque (PGS) e alla posa delle sottostrutture delle AIM siano spesso determinanti e condizionino le priorità anche del risanamento dei manti stradali.

Non solo, anche la programmazione dell'asfalto fonoassorbente può necessitare – oltre che la preventiva messa in opera di infrastrutture – il rifacimento dello strato di asfalto portante.

Per quanto concerne lo stato dei **marciapiedi**, il PMS prevede tre gradi di manutenzione (buono, sufficiente, cattivo) e la situazione a dicembre 2024, lungo circa 23.4 km (corrispondenti grosso modo a 44'000 m² di superficie in asfalto), è la seguente:

- l'80% risulta in buono stato,
- il 15% è classificato come sufficiente,
- il 5% si presenta in cattivo stato.

Considerando unicamente le tratte in cattivo stato, sarebbe necessario intervenire progressivamente su poco più di 1 km di marciapiedi, con interventi che possono interessare l'asfalto, le bordure o le mocche di delimitazione.

I dati del PMS 2023 permettono di valutare l'evoluzione dello stato delle strade e di quantificare l'efficacia degli interventi di manutenzione sullo stato di salute della rete stradale comunale. A titolo indicativo il PMS 2023 indica che per evitare la perdita di valore del patrimonio stradale occorrerebbe una spesa annua di CHF 2'670'000.- (CHF 530'000.- per la manutenzione ordinaria e CHF 2'140'000.- per quella straordinaria);

quanto richiesto con il presente Messaggio rappresenta perciò il 41% rispetto all'investimento teorico necessario riportato nel PMS.

Come già ricordato, la presente richiesta di credito quadro 2026-2029 include anche le pavimentazioni conseguenti alla posa di sottostrutture da parte delle AIM, allo scopo di favorire un'organizzazione più razionale degli interventi, una migliore gestione delle risorse e, di conseguenza, una riduzione dei costi complessivi.

Il credito quadro qui in esame è destinato all'11% della **rete stradale** che presenta problemi più o meno gravi e che perciò necessita di un intervento generalizzato e a parte del 23% che presenta uno stato appena sufficiente (con un cattivo stato del sottofondo). A questo proposito il PMS 2023 prevede quanto segue:

- poco meno di 1'550 m lineari di strade comunali in cattivo stato, per un costo di pavimentazione stimato in ca. CHF 930'000.-,
- ca. 4'570 m lineari in uno stato medio-critico, per un costo stimato in ca. CHF 2'740'000.-,
- ca. 2'800 m lineari in uno stato insufficiente, per un costo di ca. CHF 1'680'000.-.

Le tabelle 1-4 allegate al presente Messaggio enumerano i dati di dettaglio di ogni singolo tratto stradale considerato e permettono di determinare un investimento teorico di CHF 5,35 milioni (stato dicembre 2024) per il ripristino totale della rete stradale in questione.

Per quanto riguarda i **marciapiedi** ne risultano da sistemare circa il 3% e più precisamente:

- ca. 780 metri lineari di marciapiedi in cattivo stato, per un costo stimato in ca. CHF 155'000.-,
- ca. 4'050 metri lineari in uno stato sufficiente (asfalto), per i quali non sarebbe per il momento necessario intervenire, se non fosse per i seguenti difetti rilevati:
 - ca. 500 metri lineari di bordure in cattivo stato, per un costo stimato in ca. CHF 110'000.-,
 - ca. 190 metri lineari di mocche in cattivo stato, per un costo stimato di ca. CHF 35'000.-.

Le tabelle 5-7 allegate al presente Messaggio esplicitano i singoli dettagli e stimano un investimento totale di ca. CHF 300'000.-

Tuttavia molto spesso le bordure o le mocche da rifare non corrispondono al tratto di marciapiede in cattivo stato, mentre frequentemente le tratte da riasfaltare sono discontinue, con intercalate brevi tratte sufficienti. Per motivi di razionalità, per i casi sopra elencati si intende perciò procedere a interventi completi con un costo preventivabile che potrebbe quindi passare dai previsti CHF 300'000.- risultante dalle tabelle a ca. CHF 900'000.-.

Costi e oneri finanziari

Sulla base dei dati indicati nel Messaggio e nei relativi allegati, è evidente che un importo di CHF 600'000.- all'anno (quanto richiesto per la manutenzione straordinaria) è assai insufficiente a quanto teoricamente necessario secondo il PMS per mantenere in buono stato la rete stradale e i marciapiedi.

Considerate anche le già citate sinergie tra esigenze del PMS, interventi alle infrastrutture delle AIM e opere di canalizzazione relative al PGS (che tra l'altro consentono un risparmio quadriennale di CHF 400'000.-) – dettagliate alle pp. 11-12 del Messaggio – l'attuale richiesta di credito quadro 2026-2029 risulta dalle seguenti voci:

manutenzione straordinaria secondo PMS (§4.2 del MM)	CHF 2'400'000.-
ripristino dell'asfalto causa posa infrastrutture AIM (§4.3 del MM)	CHF 2'400'000.-
risparmio per sovrapposizione PMS-AIM (§4.4 del MM)	CHF -
400'000.-	
Richiesta credito quadro 2026-2029	CHF
4'400'000.-	

Il Piano delle opere prioritarie (POP) prevede unicamente una spesa annua ricorrente di CHF 600'000.- dal 2025 al 2030, cifra che andrà aggiornata a seguito dell'approvazione del presente Messaggio. In altre parole l'investimento complessivo di CHF 4'400'000.- sarà ripartito uniformemente sul quadriennio 2026-2029 con una spesa media annua di CHF 1'100'000.-.

Sulla base di quanto imposto dai disposti di legge (art. 165 della LOC e art. 17 cpv. 1 del *Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei Comuni*) e seguendo la prassi per i precedenti investimenti di manutenzione straordinaria delle strade, il lodevole Municipio propone un ammortamento su 20 anni equivalente a un tasso del 5%.

Pertanto, gli oneri finanziari medi supplementari generati dall'investimento sui 4 anni ammontano a CHF 308'000.- così ripartiti:

- ammortamento amministrativo lineare su CHF 4'400'000.- pari a CHF 220'000.- (20 anni);
- interessi passivi sul capitale medio investito di complessivi CHF 88'000.- (tasso 4%).

Considerazioni delle Commissioni

I commissari della Gestione e delle Opere pubbliche sostanzialmente condividono contenuti, obiettivi e richieste del Messaggio in questione. Pur trattandosi di un importo considerevole – va ricordato che il raddoppio della cifra rispetto ai precedenti crediti quadro è determinata dall'inserimento anche degli interventi conseguenti a lavori delle AIM – una regolare manutenzione delle infrastrutture pubbliche è di fondamentale importanza e contribuisce a medio-lungo termine a tenerne sotto controllo l'usura e, di conseguenza, limitare impegni finanziari più gravosi per più radicali future opere di risanamento.

I commissari richiamano comunque gli organi competenti a monitorare attentamente il coordinamento tra i vari servizi coinvolti, ciò che in passato non è sempre stato il caso, allo scopo di razionalizzare l'uso delle risorse (anche finanziarie) e limitare i disagi alla cittadinanza.

A questo proposito il responsabile del Settore strade e edifici Nicola Molillo, pur riconoscendo la validità del PMS nel valutare lo stato di usura e di conseguenza nel prevenire con un buon grado di attendibilità gli interventi necessari, ammette che

l'effettivo stato delle sottostrutture viene alla luce solo al momento dello scavo e quindi non si possono escludere eventuali sorprese. Dal canto suo il direttore della Divisione AIM Giampaolo Pontarolo assicura l'impegno a trovare sinergie tra i diversi servizi della Città e ricorda che anche con le istanze cantonali si tengono incontri regolari allo scopo di coordinare al meglio le esigenze delle diverse parti coinvolte.

Considerazioni finali

Sulla base dei dati forniti dall'amministrazione comunale e delle spiegazioni ricevute, la Commissione della gestione e la Commissione delle opere pubbliche, all'unanimità dei presenti, invitano il lodevole Consiglio comunale ad approvare il MM 33/2025 così come presentato.

Per la Commissione della gestione

il relatore Giampaolo Baragiola

Per la Commissione delle opere pubbliche

il relatore Gianluca Romanini