



Ris.mun. 11336 del 22 ottobre 2019

25 ottobre 2019

MM N. 107 /2019

Richiesta di credito per la sistemazione urbanistica e arredo quale area pedonale e ciclabile della tratta centrale di Via Catenazzi - Comparto Rime-Brécc

Al Lodevole Consiglio comunale di Mendrisio,
Gentil Signora Presidente e Consiglieri,

con il presente Messaggio il Municipio sottopone al Consiglio comunale la richiesta di credito per la sistemazione urbanistica e l'arredo quale area pedonale e ciclabile della tratta stradale di Via Catenazzi, compresa tra Via al Gas e Via Rime, a seguito dell'insediamento della nuova sede della SUPSI nel Comparto Rime-Brécc e dei lavori di canalizzazione.

1. INTRODUZIONE

In fase di sviluppo della variante pianificatoria del Comparto della Stazione FFS, dal quale era poi stato scorporato il Comparto PP3 inteso a permettere l'insediamento della nuova sede del DACD della SUPSI, è stata evidente l'esigenza di rendere il più possibile sicuro il tratto stradale percorso in futuro da un elevato numero di studenti della stessa scuola.

La limitazione del traffico veicolare davanti alla nuova sede SUPSI è resa ancora più necessaria dalla realizzazione del nuovo sottopasso sud della stazione FFS di Mendrisio, o meglio del suo prolungamento dal marciapiede centrale fino a Via Catenazzi.

Il traffico limitato sulla Via Catenazzi e la struttura della rete viaria del Comparto Rime-Brécc, permettono, non solo la riduzione del traffico, ma una chiusura al traffico veicolare a favore di uno spazio interamente riservato a pedoni e due ruote.

Il progetto stradale di riqualifica urbanistica di Via Catenazzi è stato elaborato in modo coordinato con il progetto per la sostituzione delle canalizzazioni PGS (comprensivo delle diverse infrastrutture tecniche esistenti), cercando pure le necessarie sinergie per ottimizzare i costi.

Il presente Messaggio si riferisce alla richiesta di credito per la sistemazione urbanistica e l'arredo quale area pedonale e ciclabile della tratta stradale di Via Catenazzi, compresa tra Via al Gas e Via Rime.

La tematica è presentata secondo il seguente indice:

1.	INTRODUZIONE.....	1
2.	DESCRIZIONE DEL PROGETTO.....	2
2.1	Situazione esistente.....	2
2.2	Limite d’opera.....	3
2.3	Obiettivi dell’intervento	3
2.4	Vincoli di progetto	4
2.5	Progetto stradale	4
	Misure particolari in zona di protezione.....	6
	Evacuazione acque meteoriche	6
2.6	Gestione del traffico.....	6
2.7	Espropri ed occupazioni temporanee	7
2.8	Canalizzazione PGS Via Catenazzi	7
2.9	Infrastrutture AIM e di terzi	8
	Illuminazione pubblica	9
2.10	Tempi esecutivi	9
3.	PREVENTIVI DI SPESA E FINANZIAMENTO	10
3.1	Costi infrastrutture PGS.....	10
3.2	Costi infrastrutture AIM	11
3.3	Costi di sistemazione stradale.....	11
4.	PROCEDURE	13
5.	ONERI FINANZIARI.....	13

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Situazione esistente

Attualmente la rete comunale delle canalizzazioni si presenta in più punti in stato precario e sottodimensionato, per cui gli interventi previsti, permetteranno di ripristinare una situazione in linea con le vigenti disposizioni e normative in ambito di smaltimento delle acque di scarico.

Le Aziende Industriali di Mendrisio (AIM) presentano infrastrutture vetuste ed incomplete e colgono l’occasione di riordinare e potenziare i loro servizi in linea con lo sviluppo del comparto.

La rete telematica Swisscom è presente in modo parziale nel comparto e sarà adeguata secondo le esigenze degli allacciamenti privati esistenti e futuri.

2.2 Limite d'opera

Il progetto viene esteso lungo quasi tutta Via Catenazzi, nella tratta compresa tra l'incrocio con Via Morée e Via Rime. I lavori si sviluppano su una lunghezza totale di ca. 500 ml e possono essere suddivisi in tre fasi, distinte per tipologia e tempistiche d'intervento.

- **Fase 1:** tra l'incrocio di Via al Gas ed il sottopasso nord (ca. 170 ml), sostituzione e posa nuove infrastrutture, riqualifica urbana.
- **Fase 2:** tra gli incroci di Via Morée e Via al Gas (ca. 190 ml), sostituzione e posa nuove infrastrutture.
- **Fase 3:** tra il sottopasso nord e l'incrocio con Via Rime (ca. 130 ml), sostituzione e posa nuove infrastrutture, riqualifica urbana.

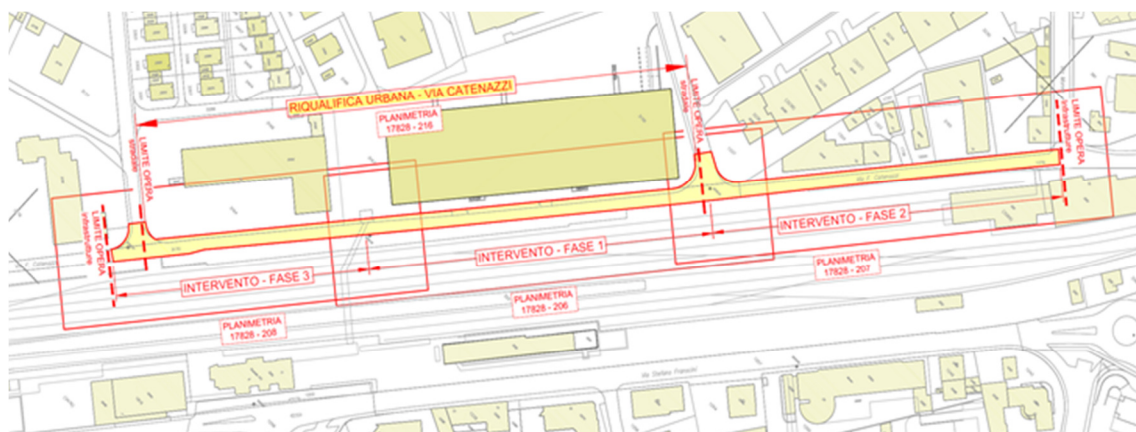


Fig. 1: Planimetria orientativa

2.3 Obiettivi dell'intervento

Ognuna delle fasi elencate in precedenza prevede le seguenti tipologie di intervento:

Fase 1:

- Sostituzione del collettore acque miste con un collettore delle acque meteoriche;
- Completamento della rete AIM gas e acqua potabile;
- Rimozione delle infrastrutture Swisscom (fuori servizio);
- Posa di un bauletto elettrico AIL alta tensione lungo tutta la tratta;
- Creazione di un viale alberato e collinetta di separazione;
- Nuova illuminazione pubblica;
- Rinnovamento della pavimentazione e arredo urbano.

Fase 2:

- Sostituzione del collettore acque miste e ripristino degli allacciamenti privati;
- Riordino e potenziamento di tutte le infrastrutture AIM (elettrico, gas e acqua potabile);
- Nuova illuminazione pubblica.

Fase 3:

- Sostituzione del collettore acque miste con un collettore delle acque meteoriche;
- Completamento della rete AIM gas e acqua potabile;
- Posa di un bauletto elettrico AIL alta tensione lungo tutta la tratta;
- Creazione di un viale alberato e collinetta di separazione;
- Nuova illuminazione pubblica;
- Rinnovamento della pavimentazione e arredo urbano.

2.4 Vincoli di progetto

La progettazione ha dovuto tenere conto delle seguenti necessità:

- Mantenimento della circolazione degli autobus durante la fase 1 e 3 (esecuzione alternata);
- Limitare il disturbo alla circolazione viaria e garantire gli accessi privati durante la fase 2;
- Esecuzione dei lavori parallelamente al completamento della costruzione del nuovo Campus SUPSI di Mendrisio, con l'obiettivo di terminare gli interventi prima dell'insediamento dell'anno scolastico 2020-2021;
- Accesso dei pedoni ai sottopassi sud e nord.

La fase 2 non è vincolata da particolari tempistiche e sarà eseguita al termine dei lavori prioritari.

2.5 Progetto stradale

Successivamente alla posa delle canalizzazioni ed al potenziamento delle infrastrutture, sarà eseguita l'opera di riqualifica stradale (unicamente fase 1 e 3). Il progetto prevede il rifacimento completo del sottofondo, il rinnovamento dell'illuminazione pubblica, la piantumazione di nuove specie arboree, l'esecuzione di una collinetta di protezione e la nuova pavimentazione della carreggiata.

Considerato l'intervento invasivo delle sottostrutture, il sottofondo stradale sarà completamente rinnovato e si procederà con una pavimentazione secondo la classe di traffico T2 leggero (strade secondarie). Questa stratigrafia, sovradimensionata per una ciclopista, permetterà di garantire gli accessi dei veicoli di soccorso e dei mezzi di manutenzione.

La superficie dello strato di usura sarà inoltre lavorata tramite un processo di pallinatura, in modo da mettere in evidenza gli aggregati della miscela bituminosa e dare un carattere più chiaro di questa zona. Per ovviare alla perdita di questa pellicola superficiale, lo spessore dello strato portante viene aumentato di 1 cm.

La nuova alberatura è prevista con bagolari tipo *Celtis australis*, collocati sul lato opposto della ferrovia. Considerata un'altezza media di 10-12 m ed una crescita della chioma fino ad un diametro di 10 m, saranno posizionate ad una distanza di 10.5 m l'una dall'altra. I nuovi candelabri saranno invece alternati con un ritmo più ampio ogni 21 m.

Per ovviare ai problemi che le radici potrebbero causare alle infrastrutture e alla nuova pavimentazione, si propone un sistema modulare "Treeparker", posato esclusivamente in corrispondenza degli alberi.

Questi elementi consentono di trasferire i carichi provenienti dal traffico ad un livello inferiore rispetto a quello in cui si trovano le radici, mantenendo quindi questa zona sufficientemente soffice affinché possa garantire una corretta crescita delle piante. Appositi pannelli saranno inseriti in questi elementi, in modo da contenere la crescita orizzontale delle radici. La base della pianta sarà inoltre protetta con un'apposita griglia. Questa tipologia di elementi permette inoltre di integrare al suo interno un sistema di drenaggio della superficie.

Sul fronte ferroviario sarà eseguita una collina di protezione fonica (opportuna anche in relazione a incidenti rilevanti) con una vegetazione ornamentale tipo *Penisetum alupecuroides*.

Nella tratta della fase 2 (dove non è prevista la riqualifica stradale) si procederà con il ripristino del manto stradale e degli accessi privati secondo la situazione precedente l'intervento.

Misure particolari in zona di protezione

La zona in oggetto si trova in corrispondenza di un settore di protezione delle acque sotterranee (Au), si tratta cioè di una zona i cui acquiferi contengono acqua di falda sfruttabile. In quanto tale sono previsti dei vincoli alla possibilità di infiltrazione profonda acque meteoriche (istruzioni per l'infiltrazione e la ritenzione delle acque chiare e meteoriche dei fondi).

Evacuazione acque meteoriche

L'evacuazione delle acque meteoriche è garantita mediante la pendenza verso la canaletta centrale del campo stradale.

L'evacuazione delle acque meteoriche di Via Catenazzi è conforme al PGS ed i rispettivi costi sono inclusi nel rispettivo credito separato.

2.6 Gestione del traffico

Nell'ambito dei lavori del nuovo Campus SUPSI, la tratta stradale comprendente le fasi 1 e 3 è già stata chiusa al traffico privato e quindi i lavori potranno essere eseguiti senza impedimenti causati da questa tipologia di veicoli.

L'accesso degli autopostali all'autorimessa, posta sul mappale n. 3164 dovrà invece sempre essere assicurato. Alternando gli accessi da sud, durante i lavori della fase 2 e da nord durante l'anticipo dei lavori della fase 3, questa condizione sarà sempre garantita.

I nodi di tutte le infrastrutture in corrispondenza degli incroci con Via al Gas e Via Rime, saranno invece da gestire in più tappe, alternando le chiusure dei settori stradali. In questo modo sarà sempre garantita almeno una corsia di marcia.

La geometria della sede in corrispondenza dei lavori della fase 2, non permette di mantenere 2 ordini di marcia durante i lavori. Pertanto si procederà con la deviazione della corsia S-N lungo Via Francesco Borromini.

Gli accessi privati saranno sempre garantiti in direzione N-S.

Il traffico pedonale dovrà sempre essere garantito, in particolare gli accessi ai sottopassi ferroviari sud e nord.

2.7 Espropri ed occupazioni temporanee

Il progetto non prevede l'acquisizione di superficie di terreno privato.

Sarà invece necessario procedere con l'occupazione temporanea di parte del sedime FFS, pari ad una superficie di ca. 1'600 mq, per procedere all'esecuzione dei lavori di sistemazione della collinetta adibita a protezione degli incidenti rilevanti. Per dare continuità al viale alberato si rende necessario occupare anche un sedime privato (mappale n. 3164, oggi occupato dal deposito AutoPostali) per eseguire questo tipo di interventi.

I lavori si estendono lungo tutto il perimetro est del mappale su una larghezza di ca. 2 m, per una superficie complessiva di ca. 170 mq.

Sono inoltre previste delle occupazioni temporanee adiacenti alla strada di Via al Gas, destinate ad aree di cantiere.

2.8 Canalizzazione PGS Via Catenazzi

La numerazione utilizzata per l'identificazione della canalizzazione oggetto del presente progetto è quella riportata dal PGS e dal piano di catasto delle canalizzazioni.

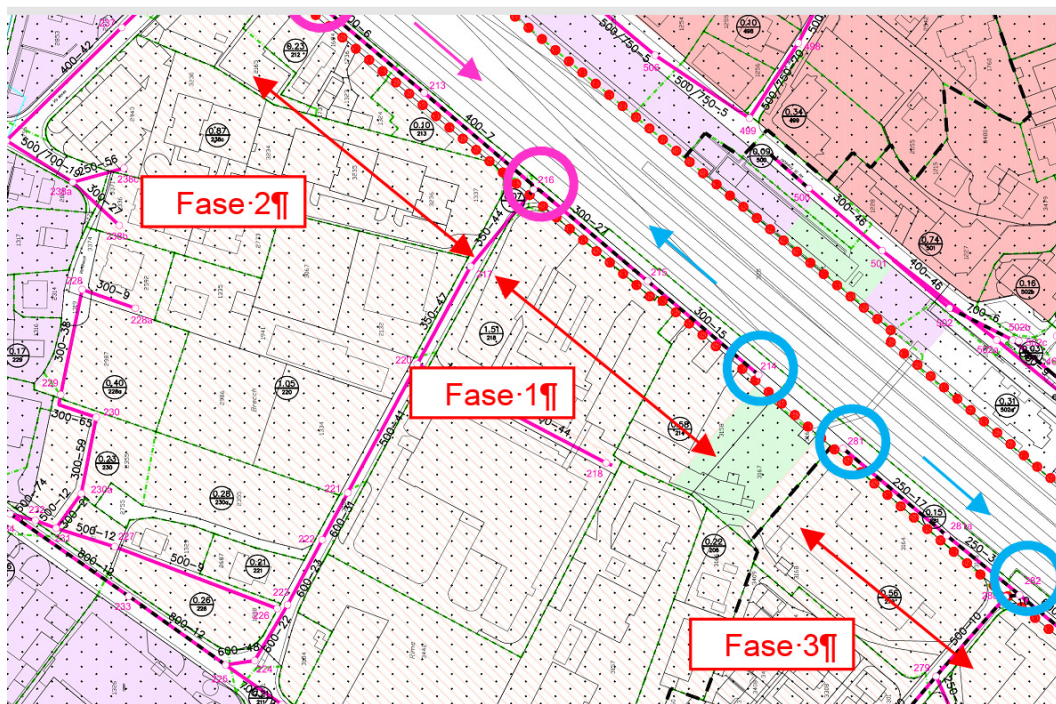


Fig.2: Estratto PGS Città di Mendrisio

Le caratteristiche geometriche delle tratte sono riportate nella tabella sottostante.

Tratta	Lunghezza parziale [m]	Lunghezza totale [m]	Materiale e diametro [mm]	Pendenza %
212-213	62.91		TC 300	6
213-216	63.06	125.97	TC 350	7
214-215	62.43		TC 300	15
215-216	63.33	125.76	TC 300	27
281-281a	58.09		PVC 200	17
281a-282	40.33	98.42	PVC 200	35
TOTALE		350.15		

Nelle fasi 1 e 3 è prevista la posa di un collettore di acque meteoriche, non essendo in progetto allacciamenti a sedimi privati.

Nella fase 2 invece il collettore esistente a sistema misto, attualmente sottodimensionato, sarà sostituito e raccordato con le caditoie stradali e gli allacciamenti privati, fino al confine di proprietà. La posa di tutte le canalizzazioni sarà eseguita su sedime pubblico (comunale), rimuovendo il tracciato esistente.

Si riporta di seguito la descrizione degli interventi inerenti le canalizzazioni:

Fase 1, tratta 214 – 216: sostituzione del collettore delle acque miste esistente con un collettore delle acque meteoriche e raccordo delle caditoie stradali. È stata prevista l'aggiunta del pozzetto integrativo 215a, per agevolare il raccordo al pozzetto esistente 216 e consentire la separazione tra acque miste e meteoriche.

Fase 2, tratta 212 – 216: sostituzione del collettore esistente in calcestruzzo delle acque miste con un collettore in PVC conforme alle indicazioni del PGS, raccordo delle caditoie stradali e degli allacciamenti privati. Anche in questo caso è stato previsto l'inserimento di un pozzetto integrativo (213a) prima del collegamento al pozzetto esistente 216.

Fase 3, tratta 281 – 282: come per la fase 1 è stata prevista la sostituzione del collettore delle acque miste con un collettore delle acque meteoriche e raccordo delle caditoie stradali.

2.9 Infrastrutture AIM e di terzi

Contemporaneamente alla sostituzione delle canalizzazioni, le Aziende Industriali di Mendrisio (AIM) intendono completare la rete di distribuzione dell'acqua potabile e del gas poste lungo Via Catenazzi.

Oltre a ciò, le AIM prevedono anche il rinnovamento completo della rete elettrica e dell'illuminazione pubblica. Le nuove infrastrutture saranno posate tenendo in debita considerazione i tracciati delle canalizzazioni e a distanza di sicurezza dal viale alberato.

Le infrastrutture Swisscom saranno messe fuori servizio nella tratta 1, in quanto l'allacciamento primario al nuovo Campus SUPSI è previsto dal fronte ovest dell'edificio. Nelle tratte 2 e 3 non sono invece previsti interventi.

Illuminazione pubblica

Le Aziende Industriali di Mendrisio hanno rivisto e progettato l'adattamento dell'illuminazione. La posizione dei candelabri ha tenuto in particolare conto del posizionamento delle piante.

L'illuminazione esistente per una strada con velocità a 50 Km/h viene adeguata alle esigenze della tratta pedonale e ciclabile, come pure dell'arredo urbano.

2.10 Tempi esecutivi

L'avvio dei lavori della sostituzione delle canalizzazioni PGS (tratta 1) è previsto già da gennaio del 2020 (parte di lavori non subordinati all'ottenimento del credito del presente Messaggio, rispettivamente a procedure di approvazione) alle quali faranno seguito i lavori di sistemazione stradale e arredo come descritto nel presente Messaggio.

Nella misura del possibile tutti gli interventi dovrebbero essere completati entro l'inizio dell'anno accademico 2020-2021 della SUPSI.

Determinante risulta comunque il completamento della Fase 1 (tratta antistante il nuovo edificio SUPSI).

In caso di ritardi procedurali o per imprevisti, potrà essere procrastinata l'esecuzione della Fase 2.

Le tempistiche generali¹ possono essere riassunte nel seguente modo:

	2019				2020			
Procedura di appalto								
Fase 1 – infrastrutture								
Fase 2 – infrastrutture								
Fase 3 – infrastrutture								
Fasi 1-3 – pavimentazioni e sistemazioni								

Da rilevare inoltre che le procedure di appalto sono state anticipate con la riserva (indicata chiaramente nei moduli d'appalto) di approvazione del credito da parte del Consiglio comunale.

Da rilevare infine che parte degli interventi (posa delle infrastrutture di terzi e canalizzazione PGS) della fase 3 sono state anticipate nell'autunno del 2019, sfruttando le sinergie del cantiere FFS di prolungamento del sottopasso sud.

¹ L'inizio dei lavori potrebbe variare in funzione dall'esito delle procedure.

Questo permetterà il mantenimento delle entrate/uscite degli autopostali nell'autorimessa da Via Rime, senza interferenza sulla Fase 1 del progetto².

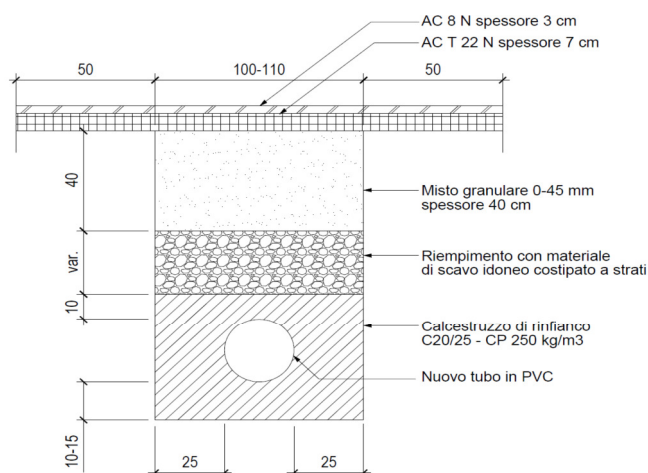
3. PREVENTIVI DI SPESA E FINANZIAMENTO

3.1 Costi infrastrutture PGS

Il preventivo di spesa per la realizzazione delle opere del presente progetto è stato allestito in forma dettagliata secondo le posizioni normalizzate del CPN 2017.

Sono stati adottati prezzi di valore medio adeguati al genere d'opera computato, non influenzati dalle forti speculazioni al ribasso del mercato attuale (base: marzo 2019, $\pm 10\%$).

Il calcolo del costo del ripristino della pavimentazione è stato effettuato considerando la sezione di posa teorica riportata di seguito, valida per tutte le fasi di lavoro.



Il preventivo di spesa per la realizzazione delle opere sussidiate nell'ambito del PGS, ammonta a **CHF 660'000.--**, comprensivo di imprevisti, IVA e onorario per la progettazione e la direzione lavori.

Considerato che i lavori di canalizzazione sono strettamente legati alla sistemazione stradale, gli appalti ed i lavori sono gestiti in modo unitario.

È di conseguenza stato elaborato un preventivo unico, dal quale si possono però estrapolare in modo chiaro le posizioni relative al PGS.

Il progetto definitivo delle canalizzazioni PGS, così come descritto, è già stato trasmesso al competente ufficio cantonale della SPAAS, che lo ha preavvisato favorevolmente.

I lavori di canalizzazione, beneficiando di uno specifico Credito quadro³, possono quindi essere anticipati rispetto ai lavori stradali.

² Solo il bus articolato dovrà essere posteggiato altrove durante la Fase 1 di cantiere.

³ Nessuna richiesta di credito nel presente Messaggio.

3.2 Costi infrastrutture AIM

I costi delle infrastrutture AIM sono finanziati attraverso i rispettivi Crediti quadro della Sezione Acqua Potabile e della Sezione Elettricità; rispettivamente approvati tramite i MM n.ri 04 /2016 e 57 /2018.

3.3 Costi di sistemazione stradale

Il preventivo di spesa per la realizzazione delle opere del presente progetto è stato allestito in forma dettagliata secondo le posizioni normalizzate del CPN 2019.

Sono stati adottati prezzi di valore medio adeguati al genere d'opera computato, non influenzati dalle forti speculazioni al ribasso del mercato attuale (base: giugno 2019, $\pm 10\%$).

I costi di costruzioni (opere di sottostruttura e pavimentazione) presentano i seguenti lavori:

- Impianto di cantiere generale.
- Rimozione dell'asfalto e demolizione.
- Scavo dello strato di fondazione stradale esistente.
- Scavi parziali e rimozione infrastrutture esistenti.
- Posa nuove canalizzazioni Comunali e infrastrutture private.
- Installazioni locali.
- Scavo, posa Treeparker e lavori accessori per piantagione viale alberato.
- Esecuzione di una collinetta di separazione.
- Posa nuovo strato di fondazione stradale.
- Fornitura e posa di bordure, elementi prefabbricati e delimitazioni stradali.
- Messa in opera di terra vegetale.
- Opere di pavimentazione.

I costi relativi agli interventi di finitura possono invece essere riassunti con le seguenti lavorazioni:

- Fornitura e posa alberi e vegetazioni ornamentali.
- Fornitura e posa mobilio urbano.
- Segnaletica orizzontale e verticale.

Sono invece esclusi dal preventivo le seguenti voci:

- Fornitura e posa candelabri (finanziate con il Credito Quadro illuminazione pubblica AIM).
- Onorari consulenti o specialisti esterni (se resi necessari da situazioni impreviste).
- Tasse e rincarì (comprese nel 10% di imprevisti).

Il preventivo di spesa complessiva per la realizzazione delle opere sopraccitate, comprensivi degli onorari di progettazione e direzione lavori per le fasi 41-53 e imprevisti, ammonta a **CHF 1'125'000.--** (IVA inclusa), ai quali vanno aggiunti CHF 660'000.-- relativi alla posa delle canalizzazioni PGS e rispettiva quota parte di ripristini.

Come già indicato in precedenza, la gestione operativa e l'impostazione del controllo finanziario permettono di estrapolare con precisione i costi PGS per un conteggio separato.

Di seguito sono riassunti i costi secondo capitoli CPN e lotti:

<i>CPN</i>	<i>Descrizione</i>	<i>CHF</i>
Costi di costruzione		
111	Lavori a regia	117'625.00
112	Prove	8'030.00
113	Impianto di cantiere	106'050.00
117	Demolizioni e rimozioni	75'425.00
211	Fosse di scavo e movimenti di terra	223'220.00
221	Strati di fondazione	59'000.00
222	Selciati, lastricati e delimitazioni	207'600.00
223	Pavimentazioni	172'000.00
237	Canalizzazioni e opere di prosciugamento	312'971.00
TOTALE costi di costruzione		1'281'921.00
Costi lavori di finitura		
	Opere da giardiniere	81'000.00
	Elementi di arredo urbano	20'000.00
	Segnaletica orizzontale e verticale	13'450.00
TOTALE costi lavori di finitura		114'450.00
Costi diversi		
	Onorari di progettazione e DL (fasi 41 – 53)	120'000.00
	Imprevisti (ca. 10%)	140'000.00
TOTALE costi diversi		260'000.00
TOTALE costi di costruzione + costi diversi		1'656'371.00
	IVA 7.7% e arrotondamenti	128'629.00
TOTALE OPERE		1'785'000.00
QUOTA PARTE OPERE RELATIVE AL PGS		660'000.00
da dedurre in quanto finanziato con CQ del PGS		
TOTALE RICHIESTA DI CREDITO		1'125'000.00

Da rilevare che la tratta di strada in oggetto è interessata dal percorso ciclabile di interesse cantonale che si dirama dal percorso svizzero a sud delle piscine comunali di San Martino per raggiungere il sottopasso della Cercera e la stazione FFS, passando lungo il fiume Morée e Via Catenazzi.

Per questo percorso è in corso la progettazione di massima con l'accompagnamento di un Gruppo di lavoro che coinvolge il Comune e i diversi Uffici cantonali interessati.

Una possibile partecipazione cantonale ai costi di sistemazione della tratta centrale di Via Catenazzi, oggetto del presente Messaggio, verrà discussa dopo l'approvazione del Progetto di massima sopra indicato.

La rispettiva partecipazione andrà in deduzione del credito votato.

4. PROCEDURE

Il progetto di sostituzione delle canalizzazioni in base al PGS è già stato sottoposto agli uffici cantonali che hanno già formulato il proprio preavviso positivo.

Le infrastrutture sotterranee, in quanto già approvate con il PGS, non necessitano ulteriori procedure di pubblicazione.

Le infrastrutture tecniche AIM (rete acqua potabile ed elettrica) non necessitano di procedure di pubblicazione.

Previa approvazione del Credito da parte del Consiglio comunale, il progetto relativo alla sistemazione stradale (tratta ciclabile-pedonale) e riqualifica urbanistica, deve essere pubblicato secondo la Legge sulle strade (art. 30 LStr e seguenti).

In base al coordinamento delle procedure il piano di segnaletica, comprensivo della nuova conduzione del traffico (strada pedonale e ciclabile con eccezioni), sono integrati nel Progetto stradale (Piano di segnaletica).

Con la pubblicazione del progetto stradale e la successiva approvazione e crescita in giudicato viene quindi approvata anche la segnaletica.

Nei 30 giorni dalla pubblicazione all'Albo comunale possono essere inoltrate al Municipio eventuali opposizioni al progetto e alla segnaletica (art. 33 LStr); nello stesso periodo i competenti Uffici cantonali sono tenuti ad emanare il proprio preavviso tecnico.

Da rilevare infine che le strutture fuori terra dell'illuminazione pubblica AIM figurano sul progetto stradale e sono quindi di riflesso pubblicate anch'esse secondo la Legge sulle strade.

La sistemazione dell'area esterna della SUPSI ha già fatto oggetto di una domanda di costruzione secondo la legge edilizia, ed è in fase avanzata di esecuzione.

5. ONERI FINANZIARI

L'investimento oggetto del presente Messaggio è indicato nel Piano delle opere prioritarie (POP) con un investimento indicativo di CHF 1'000'000.--, ripartito tra il 2020 e il 2022.

Il POP verrebbe quindi leggermente ricalibrato in base ai nuovi elementi di progetto definitivo.

La possibile partecipazione cantonale per la pista ciclabile (ipotesi CHF 150'000.--) verrà pure aggiornata di conseguenza.

Con il preventivo 2020 la Città di Mendrisio introduce il modello contabile armonizzato di seconda generazione (MCA2). Il nuovo sistema contabile introduce il principio degli ammortamenti lineari per i beni amministrativi. I massimi e i minimi delle aliquote d'ammortamento sono sempre fissati nel Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei comuni. Per quanto concerne le strade e le piazze, il regolamento cantonale prevede un ammortamento lineare di 33-40 anni (aliquota minima 2.5%, aliquota massima 3%).

L'Esecutivo, in linea con i principi adottati nella presentazione del preventivo 2020, suggerisce di ammortizzare le opere illustrate nel presente messaggio in un periodo massimo di 35 anni (tasso d'ammortamento lineare 2.8%).

Pertanto, gli oneri finanziari medi supplementari generati dall'investimento oggetto del presente Messaggio (investimento di CHF 1'125'000.--) ammontano a CHF 54'600.--, così ripartiti:

- l'ammortamento amministrativo lineare annuo ammonta a CHF 32'100.--;
- gli interessi passivi sul capitale medio investito ammontano a CHF 22'500.-- (tasso 4%).

Si confida pertanto nell'approvazione di codesto Onorando Consiglio.

Il Municipio e la Cancelleria comunale sono a disposizione per ogni complemento d'informazione che potrà occorrere in sede di esame e discussione.

Nel mentre vi proponiamo, Gentil Signora Presidente e Consiglieri, di

risolvere

- 1. È approvato il progetto per la sistemazione urbanistica e arredo quale area pedonale e ciclabile di Via Catenazzi tra Via Rime e Via al Gas.**
- 2. Al Municipio è concesso un credito di CHF 1'125'000.--.**
- 3. La spesa sarà registrata a consuntivo nel Conto investimenti - Voce n. 5010 "Strade, piazze e via di comunicazione".**
- 4. Eventuali sussidi/contributi andranno in deduzione del credito d'investimento.**
- 5. Il credito è da utilizzare entro il 31 dicembre 2021.**

Il Messaggio viene demandato all'esame della Commissione delle Opere Pubbliche.

Con osservanza.

Per il Municipio

Samuele Cavadini
Economista aziendale SUP
Sindaco

Massimo Demenga
Lic. rer. pol.
Segretario