



Ris.mun. 5896 del 14 aprile 2015

15 aprile 2015

MM N. 71 /2015

Richiesta di un credito di CHF 3'650'000.-- per la realizzazione dell'anello stradale in zona San Martino e di CHF 250'000.-- per l'adattamento delle canalizzazioni secondo PGS

Al Lodevole Consiglio Comunale di Mendrisio,
Signori Presidente e Consiglieri,

1. PREMESSA

Con la variante di Piano regolatore "Comparti per attività San Martino-Penate-Rime/Brecch" del settembre 2008 è stata ridefinita la rete viaria del Comparto di San Martino che permettesse una migliore gestione del traffico ed in particolare una conduzione dello stesso in funzione delle aree di stazionamento pubbliche o ad uso pubblico.

La nuova gestione del traffico è soprattutto conseguente alla riorganizzazione dello svincolo autostradale ed all'aggancio allo stesso di via Penate, che assume la funzione di asse prioritario d'accesso alla zona commerciale di Mendrisio.

Si prende atto che la progettazione e pubblicazione del progetto stradale di via Penate dovrebbero essere concluse nei prossimi mesi e quindi passare alla fase esecutiva.

Pure i lavori sullo svincolo autostradale proseguono secondo i programmi prestabiliti ed entro la fine del 2017 saranno conclusi, con la possibilità di allacciamento diretto di via Penate.

In questo contesto anche le modifiche della gestione del traffico nel Comparto di San Martino, in particolare il senso unico di circolazione, dovrà essere realizzato e messo in funzione entro il citato allacciamento allo svincolo.

Il progetto definitivo relativo all'anello stradale di San Martino (conforme alle indicazioni del piano del traffico approvato nel PR) era stato presentato al Municipio in occasione della seduta straordinaria del 21 agosto 2013. In tale occasione il Municipio aveva preso atto dello stesso e approvato la scheda di aggiornamento del Piano delle opere prioritarie (POP 2013-2019).

Con questo Messaggio il Municipio sottopone all'On.do Consiglio comunale la richiesta di credito per la realizzazione all'anello stradale di San Martino e per la partecipazione ai costi sostenuti dal Cantone per gli adattamenti alla rotonda all'intersezione tra via Morée e via Penate.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO SULLA RETE VIARIA



Comparto San Martino (————— strade interessate dall'intervento)

La modifica dell'accesso principale alla zona commerciale si inserisce nel concetto pianificato da Mendrisio, in accordo con il Cantone e la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto – CRTM, in relazione alla modifica della gerarchia della rete stradale, che mira a convogliare sugli assi principali fuori dalle località il traffico di transito. In questo senso la via Penate e la sua continuità, attraverso una delle nuove rotonde dello svincolo autostradale, verso l'uscita del Pizzöö assumeranno il ruolo di asse di transito preferenziale (rispetto all'asse via Vignalunga - via Franscini – via Bernasconi).

Nell'ambito della pianificazione del Comparto San Martino è quindi stata proposta ed approvata una riorganizzazione viaria, costituita essenzialmente da un anello a senso unico, con i seguenti obiettivi:

- assicurare l'accessibilità veicolare al Comparto prioritariamente da via Penate (collegata direttamente all'autostrada) piuttosto che dalla rotonda di via Borromini;
- permettere una distribuzione dei posteggi lungo un percorso lineare e facilitare quindi la segnaletica avanzata dei posteggi;
- migliorare lo spazio pedonale come pure la sua sicurezza;
- assicurare la continuità e la sicurezza del percorso ciclabile regionale che dal percorso svizzero si dirama verso il Laveggio (zona Cercera-Tana), passando dalla nuova SUPSI e dalla stazione FFS.

Da rilevare inoltre che, in base ad uno studio preliminare esteso a tutto il territorio di Mendrisio, verrà approfondita la fattibilità di introdurre una **zona 30** per tutto il Comparto.

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Corsie di circolazione veicolare e geometria

Il progetto consiste nella sostituzione di due ponti pedonali esistenti sopra il Morée (vecchie solette in beton) con due nuovi ponti che permettono il passaggio anche dei veicoli. In tal modo è possibile creare un anello di circolazione a senso unico nel Comparto, come riportato nella figura "Planimetria generale di progetto".

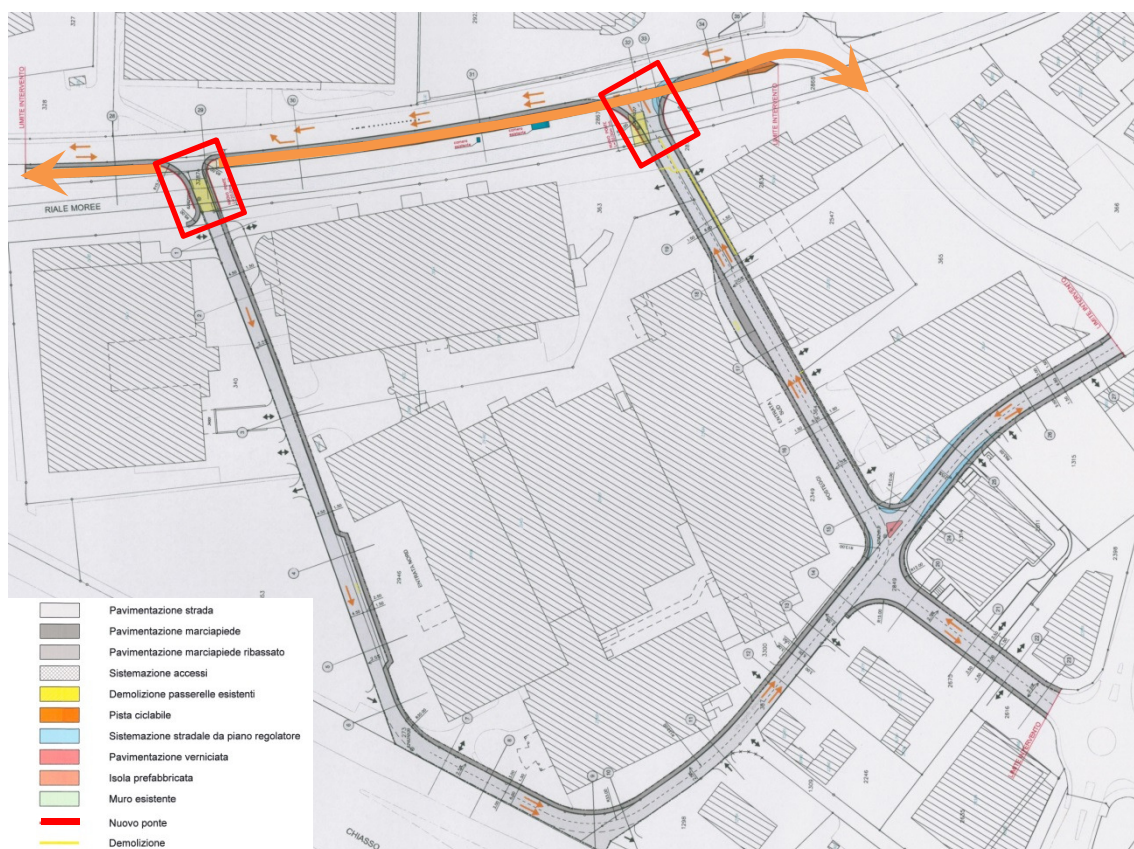
Si prevede di convogliare tutto il traffico veicolare in arrivo dalla futura rotonda di via Morée (incrocio con via Penate) su via Angelo Maspoli per il tramite del nuovo ponte a nord.

Nella prima parte dell'anello per ca. 200 m il traffico sarà su un'unica corsia di marcia di 4.50 m di larghezza¹.

Dalla progressiva si procederà ancora a senso unico ma su due corsie (6.00 m di larghezza complessiva), in modo da poter gestire sia il traffico in entrata e uscita dai posteggi dei centri commerciali, sia il traffico di scorrimento. Questo calibro viene mantenuto costante, eccezion fatta per la zona in curva che è stata dimensionata tenendo conto degli allargamenti indicati dalle norme VSS.

L'anello si collega nuovamente con via Morée attraverso il nuovo ponte Sud.

Il tratto esistente di via Morée viene gestito a senso unico solo nella sua parte centrale (da sez. 29 a sez. 32). La gestione del traffico dei restanti tratti di strada di via Angelo Maspoli, via Borromini e via Morée restano invariati.



Planimetria generale di progetto

¹ Da valutare una possibile riduzione a ca. 4 m per una maggiore larghezza del marciapiede

Percorrenza pedonale

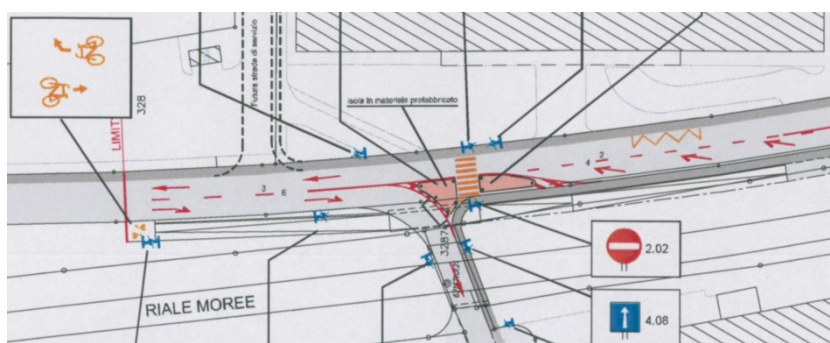
Rispetto alla situazione attuale la circolazione dei pedoni e la continuità degli stessi vengono migliorati.

Il progetto, conformemente con quanto indicato a Piano regolatore, prevede la realizzazione di un marciapiede continuo interno rispetto all'anello di circolazione, con un calibro variabile, ma comunque al minimo di 1.50 m (vedi figura precedente "Planimetria generale di progetto").

Lungo tutta la via Borromini (fino al nuovo ponte) e sulla parte terminale di via Angelo Maspoli fino alla via Morée è previsto invece il marciapiede di 1.50 m su entrambi i lati.

Per garantire un attraversamento sicuro del percorso pedonale tra la fermata TILO di San Martino e i centri commerciali, si prevede un restringimento su via Morée (come riportato nella figura sottostante) che permette l'attraversamento di una sola corsia.

Questo attraversamento si situa inoltre nei pressi della nuova fermata bus².



Dettaglio attraversamento pedonale via Morée

Percorso ciclabile regionale

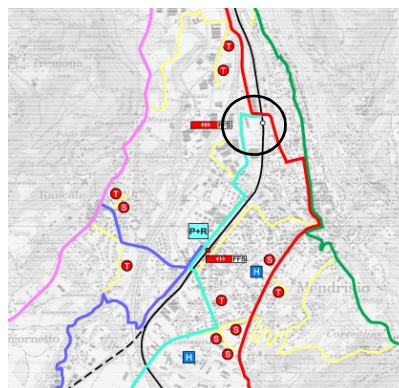
Il progetto di via Penate elaborato dal Cantone e in particolare la nuova rotonda all'incrocio con via Morée hanno posto un'attenzione particolare alla continuità dei percorsi ciclabili.

Lungo via Morée è infatti pianificato³ il percorso Stabio-Mendrisio-Chiasso (denominato **C**), a sua volta collegato più a sud con il percorso regionale **R4** Genestrerio (Ligornetto) - Mendrisio-Rancate.

LEGENDA:

Percorsi:

- N3 Melide - Capolago - Mendrisio - Chiasso
- C Stabio - Mendrisio - Chiasso
- R1 Stabio - Rancate - Riva San Vitale - Brusino Arsizio
- R2 Stabio - Novazzano - Chiasso
- R3 Capolago - Mendrisio - Morbio Superiore - Chiasso
- R4 Genestrerio (Ligornetto) - Mendrisio - Rancate
- Possibili varianti di percorso
- Tratte ciclabili comunali di collegamento



Piano di indirizzo Percorsi ciclabili regionali

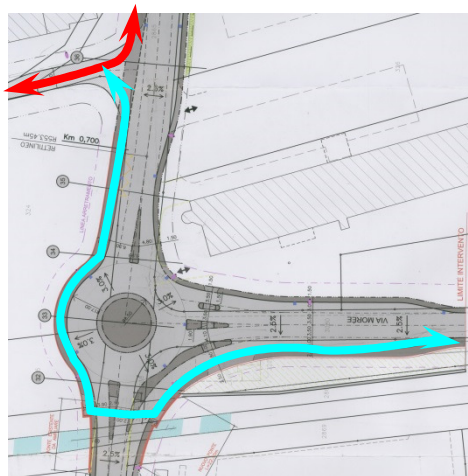
² Nuova linea bus prevista dal piano dei trasporti pubblici PAM2 dal dicembre 2015

³ Piano di indirizzo Percorsi ciclabili del Mendrisiotto e Basso Ceresio-CRTM (ripreso anche nella scheda PD e nei PAM)

La diramazione dal percorso ciclabile nazionale N3, (in rosso sulla figura a fianco) del percorso regionale (in turchese) attraversa via Penate in corrispondenza della rotonda per immettersi su via Morée.

Per il ciclista è predisposto un attraversamento accanto ai passaggi pedonali con isole spartitraffico, che assicura la continuità della pista pedonale e ciclabile.

La continuità del percorso ciclabile lungo via Morée deve risolvere il conflitto con il traffico veicolare di accesso ai centri commerciali.



Rotonda Morée con passaggio 2R

In questo caso si propone di realizzare, a partire dal limite d'opera della via Penate, una pista ciclabile completamente separata dal pedone, occupando parzialmente il sedime a lato di via Morée sull'argine del fiume (vedi figura seguente).

In corrispondenza del nuovo ponte a nord la pista ciclabile sottopassa il manufatto con due rampe a scendere e risalire, mentre che in corrispondenza del ponte a sud il percorso ciclabile attraversa a livello la via Borromini, per poi reimmettersi su via Morée.



Estratto piano segnaletica indicativo – Pista ciclabile separata

Strati di fondazione, opere in calcestruzzo ed evacuazione acque

La situazione del fondo della rete stradale del Comparto di San Martino è particolarmente disastrosa. Gli strati di fondazione risultano ovviamente sottodimensionati per il carico veicolare attuale e non permettono più di pianificare delle semplici riparazioni o rappezzi. Il progetto, in considerazione anche dell'esigenza di posa o sostituzione di diverse infrastrutture e canalizzazioni, prevede quindi il completo rifacimento dello strato di fondazione e dell'asfaltatura.

In merito alla tipologia ed allo spessore delle miscele bituminose, nella progettazione sono state considerate le norme VSS 640 119-NA e VSS 640 430b.

Per il campo stradale si prevede indicativamente i seguenti spessori di asfalto:

- 7 cm Strato di base in miscela bituminosa AC T 22 S
- 7 cm Strato di collegamento in miscela bituminosa AC B 22 S
- 3 cm Strato d'usura in miscela bituminosa AC 8 S

Essenziale sarà in fase esecutiva verificare la situazione esistente per eventuali accorgimenti migliorativi del sottofondo stradale: posa stuoia geotessile, maggior/minor spessore dello strato di fondazione.

Per quanto riguarda i marciapiedi si prevede indicativamente i seguenti spessori di asfalto:

Con accessi stradali:	4,5 cm	Strato portante in miscela bituminosa AC T 16 N
	2,5 cm	Strato d'usura in miscela bituminosa AC 8 N
Senza accessi stradali:	5 cm	Strato unico AC 11 N

Le indicazioni tecniche dettagliate di cui sopra potrebbero subire leggere modifiche in fase esecutiva a dipendenza delle situazioni del sottofondo che verranno effettivamente riscontrate.

Manufatti

L'attuale ponte a Nord sul Riale Morée lungo circa 12 m e di larghezza di circa 6.00 m deve essere demolito e ricostruito.

Il nuovo manufatto sarà caratterizzato da elementi realizzati in cemento armato ordinario, lungo circa 20 m e di larghezza 7.00 m.

L'attuale ponte a Sud sul Riale Morée lungo circa 11 m e di larghezza di circa 5.50 m, verrà anch'esso demolito e ricostruito.

Il nuovo manufatto sarà lungo circa 12 m e avrà larghezza variabile da un minimo di 10.30 m ad un massimo di 14.80 m.

Infrastrutture e illuminazione

Canalizzazioni acque miste

Nella tratta in oggetto è presente la canalizzazione comunale acque miste eseguita in tubi di cemento prefabbricati (TC) e con diametro variabile da DN315mm a DN1000mm.

Le caditoie esistenti sono allacciate alla condotta esistente.

Il progetto prevede il rifacimento completo di due tratte, lato sud Fox Town (ca. 40 ml) e strada da rotonda a via Angelo Maspoli (ca. 65 ml). Le nuove condotte saranno eseguite con tubi in PVC DN 315 rinfiancate in calcestruzzo secondo sezioni SIA U4.

La tratta principale della condotta sarà invece risanata adottando il sistema di relining.

Sulla condotta saranno allacciati ca. 20 caditoie stradali, come avviene già attualmente, per lo smaltimento delle acque meteoriche.

Canalizzazioni acque meteoriche

Nella tratta a Nord del centro Fox Town è prevista la posa di una canalizzazione, in PVC DN 250mm, per lo smaltimento delle acque meteoriche provenienti dalla strada.

La canalizzazione sarà collegata alla condotta esistente acque miste in TC DN 1000 mm.

Le acque saranno raccolte con cinque nuove caditoie stradali.

A lato dei due nuovi manufatti sarà anche posata una nuova canalizzazione per lo smaltimento delle acque provenienti dai sedimenti stradali, con una condotta in PVC DN250 mm, che scaricherà direttamente nel riale Morée.

Tracciato cavi

Il progetto prevede la posa di un tracciato cavi per il futuro impianto di informazione avanzata dei posteggi e un tracciato cavi per l'illuminazione pubblica.

Il tracciato si estenderà su tutta la lunghezza della strada.

Nuova condotta acqua potabile e altre infrastrutture

In fase di elaborazione del progetto sono state coinvolte l'azienda comunale (AIM) per quanto riguarda le infrastrutture elettriche, acqua potabile e gas e Cablecom e Swisscom per l'eventuale partecipazione nel progetto con propri impianti.

Da rilevare che da parte delle AIM è previsto il completamento dell'anello gas, la sostituzione della condotta acqua potabile e dei completamenti dei tracciati elettrici.

I dettagli dei progetti di sottostruttura saranno elaborati in fase di progettazione esecutiva. Per quanto concerne l'illuminazione pubblica è pure prevista la posa di una nuova illuminazione efficace ed efficiente.

Espropriazioni

Per la realizzazione del progetto è necessaria l'espropriazione formale di diverse superfici che già attualmente sono utilizzate quale superficie di circolazione veicolare o pedonale, ma che non sono state oggetto di permuta.

Su un totale di ca. 1'400 m² di superfici da acquisire come sedime pubblico (conformemente al PR), ca. 985 m², quindi ca. il 70%, corrispondono alle superfici dei marciapiedi (nuovi o esistenti da acquisire).

4. FASI DI REALIZZAZIONE E PROCEDURE

Vista la particolare zona d'intervento, caratterizzata dalla presenza di Centri commerciali e stabili lavorativi/amministrativi, si dovrà procedere a tappe di lavoro pianificate minuziosamente con i confinanti interessati.

Nell'incarto di progetto definitivo è stata allestita una proposta di fasi di lavoro, che dovrà essere successivamente confermata.

La tappa 1 prevede innanzitutto il rifacimento dei due ponti, realizzabili in pratica senza perturbare la circolazione veicolare.

Dopo l'esecuzione delle tappe 1 e 2 il traffico verrebbe gestito a senso unico, in modo intercalato sulle corsie libere (una sola corsia) in modo di accedere senza interruzioni o semafori a tutte le attività durante tutto il periodo di costruzione.

Possibile Fase intermedia

Come già indicato in entrata il Municipio aveva proceduto nel 2013 all'aggiornamento del POP 2013-19 sulla base del progetto definitivo oggetto del presente Messaggio, indicando un investimento lordo di CHF 3.5⁴ mio ripartiti tra il 2015 e il 2017.

In fase di discussione delle possibili misure di risparmio per far fronte al sensibile peggioramento delle finanze comunali, il Municipio aveva successivamente proposto di procrastinare la realizzazione dell'anello stradale dal 2018 al 2020, riservando un possibile investimento di CHF 500'000.-- nel 2015 per il rifacimento dell'asfalto (senza intervento sulla fondazione).

⁴ Rispetto ai CHF 3.8 mio indicati nel POP, ca. CHF 300'000.-- erano valutati quale partecipazione del Comune al costo della rotonda Morée (richiesta del by-pass)

Considerata la necessità di predisporre comunque una gestione del traffico compatibile con il nuovo accesso dall'autostrada e da via Penate entro il 2017, si conferma la possibilità di realizzazione di una prima fase del progetto già dal 2016, che comporta la realizzazione solo del ponte a nord e la sistemazione dei primi 200 m di tracciato, con una spesa ipotizzabile (da verificare) di ca. CHF 1.5 mio.

In considerazione dei tempi ancora necessari per l'approvazione dei crediti, la procedura di pubblicazione secondo la Legge sulle strade, la procedura di esproprio, come pure l'emissione degli appalti e le rispettive decisioni, si ritiene che il tutto potrebbe anche portare (incognita su procedure ricorsuali) ad iniziare i lavori non prima della fine del 2016.

In tal caso il Municipio valuterà il grado di realizzazione delle diverse opere previste a Piano finanziario per decidere un possibile anticipo della realizzazione dell'intera opera.

Procedure

Non appena ottenuto il credito di costruzione oggetto del presente messaggio, il progetto stradale potrà essere pubblicato da parte del Municipio sul Foglio Ufficiale, secondo LStr.

I proprietari interessati da un esproprio vengono informati personalmente, sia della picchettazione dell'intervento, sia della sua pubblicazione.

Gli stessi ricevono pure la tabella di esproprio con le rispettive proposte di indennizzo.

Il percorso ciclabile è parte integrante della pubblicazione in quanto la sua posizione planimetrica e profilo sono definite e sono inoltre indicate le principali caratteristiche geometriche e tecniche.

La progettazione di dettaglio della stessa, in particolare la possibile modifica dell'argine destro e la risistemazione naturalistica dell'alveo del Morée, viene però assicurata dal Cantone tramite il credito quadro per le piste ciclabili.

In base alle risultanze di tale progetto sarà eventualmente eseguita una successiva procedura separata.

L'Ufficio tecnico comunale è in contatto con i responsabili presso il Dipartimento del territorio per coordinare la progettazione e le successive fasi di appalto ed esecutive.

Per le canalizzazioni, adattate in base al PGS, verrà estrapolato un documento specifico che farà oggetto di verifica e decisione di approvazione separata da parte dei competenti uffici del Dipartimento del territorio in relazione al suo sussidiamento.

La progettazione esecutiva e la realizzazione sono comunque in ogni caso unificate al progetto stradale.

5. PREVENTIVO DI SPESA E FINANZIAMENTO

Occorre premettere che la progettazione dell'anello stradale, oggetto del presente incarto, ha interessato anche le canalizzazioni e la pista ciclabile, anche se le stesse fanno oggetto di procedure e finanziamenti separati.

Per questo motivo, rispetto al preventivo complessivo, sono state ricalcolate le interessenze di cui sopra.

Il preventivo dell'opera (costi di costruzione con grado precisione $\pm 10\%$), parte integrante dell'incarto di progetto definitivo, presenta un costo complessivo di CHF 4'750'000.--.

Il dettaglio dei costi (prezzi aggiornati: gennaio 2015) è riportato nella tabella seguente:

Opere di Sottostruttura:

Prove	CHF	13'270.00
Impianto di cantiere	CHF	162'700.00
Taglio alberi e dissodamenti	CHF	15'950.00
Demolizioni	CHF	213'055.00
Messa in sicurezza, sottomurazioni, rinforzi e spostamento	CHF	60'100.00
Risanamento di canalizzazioni	CHF	226'800.00
Lavori per condotte interrato	CHF	109'240.00
Costruzione di giardini e opere paesaggistiche	CHF	10'320.00
Fosse di scavo e movimenti di terra	CHF	348'780.00
Strati di fondazione	CHF	252'500.00
Canalizzazione e opere di prosciugamento	CHF	166'765.00
Opere di calcestruzzo	CHF	660'150.00
Totale Parziale	CHF	2'239'630.00
Lavori a Regia	CHF	171'500.00
Totale Opere di SOTTOSTRUTTURA	CHF	2'411'130.00

Opere di Soprastruttura:

Impianto di cantiere	CHF	134'000.00
Impermeabilizzazione di opere interrato e di ponti	CHF	32'587.00
Fosse di scavo e movimenti di terra	CHF	6'115.00
Strati di fondazione	CHF	155'280.00
Selciati, lastricati e delimitazioni	CHF	370'315.00
Pavimentazioni	CHF	681'255.00
Totale Parziale	CHF	1'379'552.00
Lavori a Regia	CHF	125'750.00
Totale Opere di SOPRASTRUTTURA	CHF	1'505'302.00

Diversi e imprevisti

Opere da metalcostruttore (Parapetti, guidovie, ecc.)	CHF	30'000.00
Imprevisti (~5%)	CHF	188'500.00
Onorario PP	CHF	213'000.00
Spese generali (Conduzione del traffico, ecc.)	CHF	50'000.00
Totale Diversi e imprevisti	CHF	481'500.00

Riassunto costi complessivi

Opere di Sottostruttura	CHF	2'411'130.00
Opere di Soprastruttura	CHF	1'505'302.00
Diversi e imprevisti	CHF	481'500.00
Totale Lordo	CHF	4'397'932.00
IVA 8.0% + arrotondamento	CHF	352'068.00
Totale Netto	CHF	4'750'000.00

Da rilevare che il costo complessivo dell'intervento sopra indicato è composto dai seguenti costi settoriali, per i quali è previsto un finanziamento specifico:

Anello stradale e opere connesse	CHF	3'650'000.00
Adattamento canalizzazioni secondo PGS	CHF	250'000.00
Percorso ciclabile regionale	CHF	850'000.00

Preventivo percorso ciclabile regionale e finanziamento

Il Gran Consiglio ha recentemente votato un Credito quadro per la progettazione e realizzazione dei percorsi ciclabili. Il finanziamento della pista ciclabile regionale, compresi gli oneri di progettazione, sono quindi assunti interamente dal Cantone.

In fase di approfondimento progettuale, ma in ogni caso prima dell'inizio dei lavori dell'anello stradale, saranno definiti nel dettaglio con gli uffici cantonali la ripartizione dei costi e le rispettive competenze e responsabilità operative.

L'intervento è infatti inserito nelle misure di interesse regionale/cantonale del PAM2 e come tale il suo finanziamento è garantito da tutti i Comuni della regione attraverso la chiave di riparto concordata con la CRTM.

L'importo di CHF 850'000.--⁵ non deve quindi essere finanziato da Mendrisio; lo stesso viene scorporato dal preventivo di spesa, oggetto del presente Messaggio.

⁵ Importo riferito ad una rampa semplice, senza nessuna correzione dell'alveo del Morée

Preventivo sostituzione canalizzazione PGS e contributi LALIA

L'importo preventivato per l'adattamento delle canalizzazioni, tenuto conto delle interessenze delle parti di scavo e ripristino, risulta indicativamente di CHF 250'000.--.

Prima della messa in appalto delle opere relative alla sistemazione stradale dovrà essere allestito un incarto specifico di progetto definitivo ed esecutivo della canalizzazione.

L'intervento in oggetto viene integrato nei costi complessivi di realizzazione del PGS che sono soggetti ai contributi da parte dei privati secondo la Legge di applicazione della Legge federale sulla protezione delle acque (LALIA).

Da rilevare che l'investimento beneficia pure del sussidio cantonale del 10% della spesa computabile.

Il costo lordo delle canalizzazioni, per il quale va chiesto un credito separato ai fini del calcolo dei contributi LALIA, risulta di **CHF 250'000.--**; l'onere netto, dedotti i sussidi risulta infine di CHF 225'000.--.

6. PRELIEVO DEI CONTRIBUTI DI MIGLIORIA PER LE OPERE STRADALI

La realizzazione dell'anello stradale nel Comparto di San Martino, comprensivo dei due nuovi ponti stradali e dei nuovi marciapiedi, si prefigura quale opera di urbanizzazione generale, secondo la Legge sui contributi di migioria.

In applicazione della stessa Legge (art. 7) per tale opera la quota a carico dei proprietari interessati dal miglioramento non può essere inferiore al 30% e non superiore al 60%.

Considerato l'interesse diretto di tutte le attività commerciali e produttive del Comparto che beneficeranno di una migliore accessibilità ed attrattività, si propone un prelievo di contributi pari al **60%** della spesa determinante.

Chiaramente il costo della canalizzazione viene separato in modo chiaro, in quanto come già detto il finanziamento del PGS prevede già il prelievo dei contributi LALIA (prelievo generalizzato).

Lo stesso vale per il percorso ciclabile regionale, finanziato dal Cantone.

In considerazione di quanto sopra, la spesa computabile dell'anello stradale del Comparto San Martino per il calcolo dei contributi di migioria risulta, sulla base del preventivo a disposizione, di CHF 3'650'000.--.

Considerando la percentuale di prelievo del 60%, si prevede quindi di prelevare un importo di ca. **CHF 2'150'000.--⁶**.

Prima dell'emissione del prospetto dei contributi, la spesa computabile verrà comunque verificata in base alla progettazione esecutiva ed all'esito dei principali concorsi d'appalto.

L'onere netto per l'ente pubblico, risultante dalla realizzazione dell'anello stradale, risulta infine di CHF 1'500'000.--.

⁶ Tenuto conto di un margine per ev. parti d'opera non interamente imputabili; da confermare in base al consuntivo delle opere

7. ONERI FINANZIARI

Il Piano finanziario ed il Piano delle opere prioritarie (POP) per l'oggetto "Anello stradale San Martino" prevede per il periodo 2018-2020 (aggiornamento 2015), una spesa lorda di CHF 3'500'000.-- (importo netto CHF 1'500'000.--⁷).

In base ai costi aggiornati oggetto del presente messaggio, l'importo netto risulta effettivamente di CHF 1'500'000.--.

I costi relativi alle tappe di realizzazione del PGS sono invece indicati complessivamente nel POP per i diversi Quartieri, tra i quali Mendrisio e Salorino.

Le priorità operative saranno decise nei prossimi mesi, disponendo ora di un quadro generale degli investimenti necessari del PGS.

Opere stradali

Le opere del genio civile, conformemente ai disposti dell'art. 158 LOC e dell'art. 12 cpv. 2 del Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei Comuni, sono ammortizzate con un tasso minimo del 10%.

Pertanto, gli oneri finanziari medi supplementari generati dall'investimento oggetto del presente Messaggio, dedotti i contributi di miglioria (investimento netto di CHF 1'500'000.--), ammontano a CHF 105'000.--; così ripartiti:

- l'ammortamento amministrativo annuo sul valore residuo è del 10% e ammonta a CHF 150'000.--; per contro, l'ammortamento medio annuo assomma a CHF 75'000.-- (tasso 5% lineare);
- gli interessi passivi sul capitale medio investito ammontano a CHF 30'000.-- (tasso 4%).

Opere di canalizzazione PGS

Le infrastrutture sotterranee del genio civile, conformemente ai disposti dell'art. 158 LOC cpv. 3 e dell'art. 13 cpv. 2 del Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei Comuni, sono ammortizzate con un tasso lineare del 3%.

Pertanto gli oneri finanziari medi supplementari generati dall'investimento oggetto del presente Messaggio, dedotto il contributo cantonale del 10% (investimento netto di CHF 225'000.--), ammontano a CHF 11'250.-- così ripartiti:

- l'ammortamento lineare amministrativo annuo è del 3% e ammontano a CHF 6'750.-- ;
- gli interessi passivi sul capitale medio investito ammontano a CHF 4'500.-- (tasso 4%).

⁷ Nel POP è indicato CHF 1.8 mio in quanto sono integrati anche ca. CHF 300'000.-- quale ipotesi di partecipazione ai costi di via Penate

Fatte queste premesse confidiamo nell'approvazione di codesto On.do Consiglio.

Ci teniamo comunque a disposizione per ogni complemento d'informazione che potrà occorrere in sede di esame e discussione, mentre ci permettiamo proporvi, Signori Presidente e Consiglieri di

risolvere

- 1. È approvato il progetto per la realizzazione dell'anello stradale in zona San Martino.**
- 2. Al Municipio è concesso un credito di:**
 - CHF 3'650'000.-- per le opere stradali;
 - CHF 250'000.-- per le canalizzazioni.
- 3. La spesa sarà registrata a consuntivo nel Conto investimenti - Voce no. 501 "Opere del genio civile". Le spese inerenti alle opere di canalizzazione saranno contabilizzate in un conto separato.**
- 4. Il Municipio è autorizzato al prelievo dei contributi di miglioria nella misura del 60% della spesa computabile delle opere stradali.**
- 5. I contributi di miglioria sulle opere stradali e il contributo cantonale del 10% sulla canalizzazione saranno registrati in entrata del Conto investimenti.**
- 6. Il credito è da utilizzare entro il 31 dicembre 2017.**

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

Con osservanza.

Per il Municipio

Lic. oec. HSG Carlo Croci
Sindaco

Lic. rer. pol. Massimo Demenga
Segretario