



Ris.mun. 2538 dell'8 febbraio 2022

11 febbraio 2022

MM N. 35 /2022

Richiesta di un credito quadro di CHF 2'400'000.-- per il periodo 2022-2025 per la manutenzione straordinaria della rete stradale e marciapiedi della Città di Mendrisio

Al Lodevole Consiglio comunale di Mendrisio,
Gentile Signora Presidente, Gentili Signore ed Egregi Signori Consiglieri,

con il presente Messaggio il Municipio sottopone al Consiglio comunale la richiesta di credito quadro (CQ) per la manutenzione straordinaria della rete stradale a seguito dell'esaurimento entro i primi mesi del 2022 del precedente credito quadro 2019-2022, approvato da codesto Consiglio comunale nella seduta del 1° aprile 2019, sulla base del MM N. 83 /2018.

1. INTRODUZIONE

La rete stradale della Città di Mendrisio, compresi tutti i quartieri, conta una lunghezza complessiva di circa 78 km¹, che equivale a circa 436'000 m² di superficie pavimentata in asfalto o in pietra naturale.

Sul territorio comunale si contano inoltre circa 23.4 km di marciapiedi, che equivalgono a una superficie asfaltata di poco inferiore ai 35'000 m², pure da mantenere in aggiunta alla superficie stradale.

Il forte aumento della circolazione stradale registrato in tutto il Cantone negli ultimi decenni, come pure il progressivo aumento del numero e del carico ammesso dei veicoli pesanti, hanno indubbiamente portato ad un'accelerazione del deterioramento dei fondi stradali.

Molto più sovente ci si trova confrontati sul territorio di Mendrisio con un degrado generalizzato del fondo stradale lungo diverse decine di metri di strada, che non può più essere "riparato" tramite la manutenzione corrente (rappezzi, catramature locali, ecc.).

Si tratta allora di procedere ad una manutenzione straordinaria della strada che in alcuni casi, oltre al rifacimento dell'asfalto, comporta anche un ripristino dello strato di fondazione.

Anche per i marciapiedi si rileva un peggioramento generalizzato (non più puntuale) che necessita di interventi che esulano dalla manutenzione ordinaria. Frequenti sono le reclamazioni sullo stato di manutenzione di tratte intere, piuttosto che su puntuali buche o rotture.

¹ *Escluse le strade private (stato: settembre 2020).*

Per questi investimenti straordinari, che esulano dalla gestione corrente, il Municipio ritiene opportuno continuare con l'attivazione di Crediti quadro sull'arco di quattro anni, che permettano di procedere a tali sistemazioni senza dover allestire ripetuti messaggi di richiesta di credito al Consiglio comunale, rispettivamente dover decidere di volta in volta un eventuale credito in delega².

Ritenuto il degrado progressivo anche dei marciapiedi, come pure il fatto che gli interventi sulla strada coinvolgono spesso anche le bordure e l'asfalto della tratta di marciapiede corrispondente, il Municipio ritiene opportuno integrare anche quest'ultimi costi nel credito quadro strade; da qui la nuova denominazione credito quadro strade e marciapiedi.

Da rilevare che i manufatti (ponti, muri di sostegno, sottopassi, soprappassaggi, ecc.) sono stati oggetto separatamente di un rilievo preliminare³. Sulla base di una prima valutazione visiva verrà valutato lo stato degli stessi e verificata l'opportunità di procedere in modo analogo alle pavimentazioni stradali.

La tematica è presentata secondo il seguente indice:

1.	Introduzione	1
2.	Controllo e programmazione della manutenzione della rete stradale e dei marciapiedi ...	3
2.1.	Pavement Management System-PMS - Strade	3
2.2.	Pavement Management System-PMS - Marciapiedi	4
2.3.	Evoluzione dello stato delle strade	5
2.4.	Qualità dello spazio urbano	6
3.	Resoconto del Credito quadro precedente	6
4.	Richiesta di un Credito quadro 2022-2025.....	7
4.1.	Manutenzione ordinaria strade e marciapiedi – Gestione corrente	8
4.2.	Manutenzione straordinaria strade e marciapiedi - credito quadro 2022-2025	9
5.	Oneri finanziari	10

² Per importi inferiori a CHF 150'000.--.

³ Sono stati rilevati ca. 400 oggetti (lungo gli assi stradali).

2. CONTROLLO E PROGRAMMAZIONE DELLA MANUTENZIONE DELLA RETE STRADALE E DEI MARCIAPIEDI

2.1. Pavement Management System-PMS - Strade

La manutenzione di una rete stradale molto estesa, della dimensione raggiunta da Mendrisio dopo le aggregazioni, necessita di un controllo costante e, nel limite del possibile, di una pianificazione a medio termine.

Già dall'estate del 2008 il Municipio di Mendrisio, su proposta del Dicastero Costruzioni, riconoscendo l'esigenza di un miglior controllo dello stato delle strade, aveva deciso di dotarsi di un sistema di valutazione dello stato delle pavimentazioni e di gestione della rete (PMS – Pavement Management System).

Si tratta in sintesi di una radiografia dello stato della pavimentazione che viene riportato in una banca dati informatica e rappresentato anche graficamente, sulla base di un punteggio di qualità. Esso permette di determinare lo stato generale delle strade e di classificarle per grado di manutenzione, permettendo quindi l'identificazione delle priorità di intervento⁴.

A seguito delle aggregazioni del 2009 e 2013 si è proceduto nel maggio 2014 ad un aggiornamento del rilievo PMS esteso a tutti i quartieri della Città.

Nel 2017 si è proceduto ad un aggiornamento del PMS i cui dati sono in parte stati ripresi nel MM N. 83 /2018. L'ultimo aggiornamento del PMS è stato infine effettuato nell'estate 2020 ed il rispettivo rapporto redatto nel settembre 2020.

Dall'analisi della situazione attuale contenuta nel rapporto del settembre 2020 del PMS si rileva che sul totale di 74.1 km di strade pavimentate in miscela bituminosa:

- il 35% si presenta in buono stato,
- il 28% si presenta in stato medio,
- il 25% presenta uno stato appena sufficiente (dovrà essere oggetto di attenzione particolare nei prossimi anni),
- il restante 12% presenta problemi più o meno gravi che necessitano un intervento generalizzato.

Le tratte stradali appena sufficienti e insufficienti corrispondono a circa 27 km di strade comunali.

Va considerato che le strade e i marciapiedi che già attualmente presentano uno stato dell'asfalto insufficiente tenderanno a subire un peggioramento più repentino rispetto alle altre, soprattutto in occasione di un inverno rigido o un'estate particolarmente temporalesca. Per questo è importante che essi siano riparati al più presto.

Risulta altresì importante rallentare il peggioramento delle vie di traffico e dei marciapiedi che al momento si trovano ancora in uno stato appena sufficiente, al fine di evitare che esse passino nel giro di pochi anni in uno stato peggiore.

⁴ Da rilevare che lo stato della pavimentazione non è il solo criterio che determina il grado di priorità di intervento.

Si ricorda che il metodo di indagine e lo strumento informatico del PMS a sé stanti non sono sufficienti per stabilire un programma di intervento sulle strade e sui marciapiedi. Essi costituiscono però un'importante base di riferimento per una valutazione più complessiva delle priorità operative riferite all'intera attività di gestione del territorio cittadino.

Le esigenze di intervento legate al Piano generale di smaltimento delle acque-PGS sono spesso determinanti e condizionano le priorità anche del risanamento degli asfalti.

Una parte della spesa assicurata dal credito quadro strade-marciapiedi è pure da ricondurre all'esigenza di estendere il ripristino dell'asfalto in occasione di interventi alle infrastrutture AIM.

Non da ultimo anche la programmazione dell'asfalto fonoassorbente (che costituisce lo strato d'usura) può necessitare – oltre che alla preventiva messa in opera di infrastrutture – il rifacimento dello strato di asfalto portante.

2.2. Pavement Management System-PMS - Marciapiedi

Come già detto in entrata anche per i marciapiedi sono frequenti le reclamazioni da parte della popolazione sul loro stato di manutenzione e su puntuali buche o cedimenti.

Per questo motivo gli interventi sulla strada vengono molto spesso accompagnati da interventi coordinati anche sulle bordure e sui marciapiedi della stessa tratta.

Per avere anche per quest'ultimi un quadro di riferimento generale per tutto il territorio comunale, si è quindi proceduto alla verifica secondo lo stesso sistema di valutazione PMS (semplificando solo la classificazione).

La verifica è stata effettuata nel novembre 2020 ed il rispettivo rapporto è stato redatto nel dicembre 2020.

Dal PMS-Marciapiedi, sul territorio comunale si contano circa 23.4 km di marciapiedi, che equivalgono a circa 44'000 m² di superficie in asfalto da mantenere.

Di questi 23.4 km si è constatato:

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

Se si considerano le tratte in cattivo stato, si tratterebbe di intervenire progressivamente su poco più di 1 km di marciapiedi, con interventi che possono interessare l'asfalto, le bordure oppure le mocche di delimitazione.

Da rilevare che queste classificazioni costituiscono generalmente una media di una tratta omogenea, non si esclude quindi che vi possano essere dei difetti puntuali⁵.

⁵ Riparabili localmente e quindi assicurati con i conti di gestione corrente.

2.3. Evoluzione dello stato delle strade

Il confronto tra la distribuzione percentuale degli indici di stato rilevato nel 2020 rispetto a quella rilevata nel 2017⁶ permette di determinare l'evoluzione dello stato degli asfalti, rispettivamente di verificare l'effetto degli interventi realizzati grazie al credito quadro.

STATO ASFALTO	2017	2020	Variazione
Buono	43%	38%	- 5%
Medio	30%	26%	-4%
Sufficiente	20%	24%	+4%
Critico-Cattivo	7%	12%	+5%

Da questi dati si può osservare:

- le riduzioni degli stati buoni e medi, rispettivamente del 5% e 4%, corrispondono ad analoghi aumenti percentuali degli stati sufficienti e critici-cattivi;
- quanto sopra è presumibilmente dovuto al peggioramento progressivo degli asfalti (passaggio alla classe peggiore);
- nonostante gli investimenti regolari di manutenzione ordinaria (CHF 250'000.-- /anno) e straordinaria (CHF 350'000.-/anno) lo stato generale complessivo delle pavimentazioni stradali è continuato a peggiorare.

Il Rapporto del PMS 2020 indica pure l'evoluzione dello stato degli asfalti nell'ipotesi che non si intervenisse con alcuna manutenzione. In tal caso la proiezione del degrado indicava che tra il 2017 e il 2020 le tratte in cattivo stato o critiche sarebbero passate dal 7% al 16%. Grazie agli investimenti del CQ 2018-2022 tale percentuale al 2020 è stata contenuta al 12%.

Da rilevare quindi che l'aumento programmato da CHF 350'000.-- /anno a CHF 600'000.-- /anno della spesa per la manutenzione straordinaria non permette ancora di migliorare progressivamente lo stato della rete stradale, ossia cambiare la tendenza attuale. Quanto richiesto con il presente Messaggio permette prioritariamente di intervenire sulle tratte già critiche, ma non esclude che le tratte al limite del sufficiente diventino critiche.

Lo stato critico o cattivo degli strati di fondazione influisce molto sulla velocità di degrado dell'asfalto; il PMS fornisce anche questi indicatori che, assieme all'importanza dell'asse stradale, vengono pure considerati per la definizione delle priorità di intervento

A titolo indicativo il PMS 2020 indica che per evitare la perdita di valore del patrimonio stradale occorrerebbe una spesa annua di CHF 2'650'000.--⁷.

Con l'approvazione del presente Messaggio la spesa dedicata alle strade di Mendrisio passerebbe complessivamente da CHF 600'000.-- a CHF 850'000.--, con una spesa che rappresenta il 32% rispetto all'investimento teorico riportato nel PMS.

⁶ Per i marciapiedi non si dispone per il momento di parametri per il confronto.

⁷ CHF 550'000.-- di manutenzione ordinaria e CHF 2'100'000.-- di manutenzione straordinaria.

2.4. Qualità dello spazio urbano

La qualità degli insediamenti incrementa la qualità di vita. Tale incremento è veicolabile tramite il miglioramento della qualità degli spazi pubblici, dei quali le strade rappresentano l'elemento fondamentale per la messa in rete degli stessi. Occorre capire che tipo di qualità hanno questi spazi, se sono piacevoli e qualificati dal profilo architettonico, se sono dimensionati correttamente, se vanno valorizzati, se ne vanno creati di nuovi, se l'arredo e l'accessibilità sono adeguati, se sono relazionati fra di loro in modo chiaro e in modo da dare una connotazione forte al loro insieme, se ve ne sono di degradati che meritano un recupero, se sono segnalati adeguatamente.

Nell'ambito degli interventi di manutenzione straordinaria che interessano lo spazio stradale, a dipendenza dell'entità dello stesso, appare quindi importante dedicare la necessaria attenzione alla qualità dello spazio urbano, in particolare agli spazi dedicati ai pedoni o alle due ruote.

Anche in riferimento all'elaborando Piano direttore comunale-PDc, ci si riserva quindi di verificare, e se del caso approfondire tramite consulenze architettoniche specifiche, gli spazi che possono essere messi in relazione ai collegamenti funzionali e alle linee di forza del paesaggio al fine di garantire la necessaria qualità.

Gli eventuali oneri relativi a tali verifiche potranno essere computati tra i costi del presente credito quadro. Verrà invece valutata caso per caso l'assunzione diretta dei costi supplementari di eventuali interventi fisici necessari.

3. RESOCONTO DEL CREDITO QUADRO PRECEDENTE

Il credito quadro 2019-2022, di CHF 1'400'000.-- è stato utilizzato quasi completamente.

Al 31.12.2021, tenuto conto delle fatturazioni e liquidazioni ancora pendenti, si prevede infatti l'esaurimento del credito a disposizione nei primi mesi del 2022.

Tramite tale credito sono stati effettuati interventi di pavimentazione e sistemazione stradale (compresa la progettazione degli stessi) per un totale di una ventina di interventi.

Questi interventi hanno interessato 8 quartieri.

Si è pure proceduto all'aggiornamento della radiografia dello stato delle pavimentazioni (banca dati PMS) nel 2020, che ha permesso di pianificare gli interventi nel frattempo in parte eseguiti e soprattutto quelli da eseguire nel prossimo quadriennio.

Si è pure proceduto ad allestire un nuovo PMS riferito ai [marciapiedi](#); l'indagine è stata realizzata nel novembre 2020 e il rapporto redatto nel dicembre dello stesso anno.

È infine stata assicurata la realizzazione di alcuni sentieri⁸, come pure le progettazioni degli interventi previsti nel successivo CQ.

⁸ La Legge sulle strade viene applicata anche ai percorsi nuovi dovranno preventivamente essere pubblicati

L'esaurimento anticipato del credito è dovuto principalmente ai seguenti motivi:

- alcuni interventi già necessari con il precedente CQ 2015-2018 erano stati posticipati; con questo CQ 2019-2022 si è dovuto intervenire;
- alcuni interventi non programmati hanno dovuto essere affrontati per esigenze di terzi, quali il Cantone e le AIM;
- gli interventi prioritari di canalizzazione PGS hanno causato costi di pavimentazione, altrimenti realizzabili con il CQ successivo;
- interventi di AIM, rispettivamente urgenze di ARM, hanno portato ad anticipare tratte di PGS e conseguenti riasfaltature;
- estensione del ripristino dell'asfalto dopo lavori di PGS (alcuni molto estesi) o di AIM costantemente maggiore rispetto a quanto previsto;
- esigenza di rifare le bordure e di conseguenza anche molto spesso tratte di marciapiedi.

Da rilevare che a fine lavori PGS o AIM, in presenza di una pavimentazione anche appena sufficiente - quindi anche non necessariamente prioritaria nel PMS – viene ripristinato l'asfalto in quanto sarebbe poco razionale rinunciare al suo rifacimento, per tornare poi l'anno successivo o più tardi.

4. RICHIESTA DI UN CREDITO QUADRO 2022-2025

Sulla base di quanto indicato nei paragrafi precedenti, in particolare in considerazione dell'evidente razionalità operativa dello strumento del "credito quadro", il Municipio ha aderito alla proposta del Dicastero Costruzioni di proporre un successivo credito quadro per la manutenzione straordinaria della rete stradale.

In questa occasione si propone però un aggiornamento che permette di considerare anche le esigenze di manutenzione straordinaria dei marciapiedi (comprese le bordure).

Come già illustrato nei precedenti Messaggi relativi ai Crediti Quadro, oltre a rispondere alle esigenze urgenti di manutenzione e/o rifacimenti delle strade, un credito quadro delle strade permette anche di poter intervenire tempestivamente e assicurare il necessario coordinamento con la posa di strutture AIM – condotte elettriche, gas ed acqua potabile – come anche in caso di rottura di quest'ultime.

Non da ultimo le esigenze di sostituzione delle canalizzazioni indicate nei vari Piani Generali di Smaltimento delle acque (PGS) comportano spesso la necessità di estendere il ripristino dell'asfalto anche alle parti di strada non direttamente compromesse dallo scavo per le canalizzazioni.

Anche in questo caso la possibilità di far capo ad un credito quadro di investimento permette, oltre che di approfittare di un'evidente sinergia (ripartizione dei costi di ripristino su più interessati), di non intaccare la disponibilità di gestione corrente.

Grazie all'intenso coordinamento messo in atto tra UTC e AIM si sono potute mettere in gioco importanti sinergie. Si è nel contempo constatato che anche in occasione della posa di sole condotte AIM (compresi allacciamenti privati e riparazioni) vi è spesso l'esigenza e/o l'opportunità di estendere l'asfalto, anche se tali costi non sono mai preventivati nei rispettivi crediti.

Infine il Municipio auspica attraverso lo strumento del credito quadro, oltre ad un'economia sui costi di costruzione, anche una riduzione della durata dei cantieri stradali e delle deviazioni di traffico, con conseguente minor disturbo alla popolazione ed alle attività economiche.

4.1. Manutenzione ordinaria strade e marciapiedi – Gestione corrente

L'importo complessivo indicato nel preventivo 2022 dedicato alla manutenzione della rete stradale risulta di CHF 428'000.--, così ripartiti:

- Conto no. 210.3141.000 CHF 250'000.-- "Manutenzione strade"
- Conto no. 630.3141.000 CHF 165'000.-- "Manutenzione strade" (2021: 180'000)
- Conto no. 630.3101.005 CHF 13'000.-- "Materie prime per manutenzione strade"⁹

Da rilevare che il reale importo effettivamente disponibile per la manutenzione delle pavimentazioni (interventi di catramatura quali rappezzi o nuove pavimentazioni), risulta al massimo **CHF 250'000.--**.

Infatti l'importo di CHF 165'000.-- indicato al conto no. 630. 3141.000 non è destinato alla manutenzione della pavimentazione delle strade, bensì al taglio della vegetazione ed alla manutenzione dei cigli stradali; per questo motivo tale spesa figura nel Dicastero Ambiente e Territorio (squadre esterne).

Inoltre anche i CHF 13'000.-- del conto no. 630. 3101.005 coprono le spese delle materie prime utilizzate sempre dalle squadre esterne (asfalto a freddo, chiusini in ghisa, griglie, altre spese di materiale).

Ogni anno il credito disponibile a preventivo nella gestione corrente viene comunque esaurito, mentre lo stato delle strade appare oggettivamente sempre più precario.

Settimanalmente vi sono interventi di riparazione puntuale o rappezzi programmati e con la stessa frequenza vengono pure eseguiti interventi urgenti per buche o piccoli cedimenti, molte volte segnalate dagli stessi abitanti o membri delle Commissioni di quartiere.

Molto più spesso sono segnalati anche buche e rotture di asfalto sui marciapiedi, che creano problemi soprattutto alle persone anziane ed alla circolazione delle carrozzine.

Il credito disponibile nella gestione corrente per le pavimentazioni è quindi interamente consacrato alla manutenzione ordinaria e oggettivamente non può essere immaginato un suo utilizzo per interventi di manutenzione straordinaria.

Pavimentazioni generalizzate di un costo tra CHF 20'000.-- e CHF 100'000.-- porterebbero in effetti l'esaurimento, già con pochi interventi, del credito disponibile.

Il Municipio ripropone lo stanziamento di un terzo credito quadro - ricorrente dal 2015 - per la manutenzione straordinaria delle strade.

Con il presente credito quadro si è però ritenuto indispensabile comprendere anche i marciapiedi, per assicurare interventi in modo tempestivo sulle tratte particolarmente critiche per i pedoni, senza compromettere la manutenzione corrente.

⁹ Nel preventivo 2020 erano allocati CHF 30'000.--.

4.2. Manutenzione straordinaria strade e marciapiedi - credito quadro 2022-2025

Considerando quanto riportato al §3., si propone un aggiornamento della spesa di investimento a CHF 600'000.-- /anno.

Il Municipio ha già riservato nel Piano delle Opere Prioritarie (POP) una spesa ricorrente di CHF 600'000.-- /anno dal 2023 al 2030, già contemplata quindi anche nel Piano finanziario ed economico 2020-2027 della Città (vedi MM N. 28 /2021, Allegato L: Piano delle Opere Prioritarie).

Con riferimento al Piano finanziario occorre rilevare che viene anticipata una spesa di CHF 600'000.--, che verrà teoricamente compensata in ogni caso solo dopo il 2027.

Con il presente Messaggio si richiede un credito quadro di **CHF 2'400'000.--** per il periodo 2022-2025, anticipando quindi il credito quadro di un anno rispetto alle indicazioni contenute nel POP.

Si tratta del terzo credito quadro che – come evidenziato dai dati del PMS - dovrebbe permettere in primo luogo di sistemare le tratte stradali più critiche ed evitare un loro ulteriore degrado.

In termini generali dal PMS **Strade** risultano in effetti i seguenti stati delle superfici asfaltate, corrispondenti al 12% indicati nel §2.1 del presente Messaggio:¹⁰

- in cattivo stato, poco meno di 1'800 m lineari di strade comunali, per un costo di pavimentazione stimato in ca. CHF 1'060'000.--,
- in uno stato medio - critico, ca. 5'150 m lineari per un costo stimato in ca. CHF 3'090'000.--,
- in uno stato insufficiente, ca. 2'900 m lineari per un costo di ca. CHF 4'180'000.--.

Oltre questi interventi teoricamente già necessari sono da prevedere i costi per il ripristino dell'asfalto anche alle parti di strada non compromesse dallo scavo per la posa delle canalizzazioni previste dal PGS (vedi §3.) come pure per la posa di infrastrutture delle AIM.

Grazie al nuovo PMS **Marciapiedi** risultano inoltre da sistemare circa il 5% dei marciapiedi, in quanto risultano:

- in cattivo stato, ca. 950 metri lineari di marciapiedi, per un costo stimato in ca. CHF 190'000.--,
- in uno stato sufficiente (asfalto) ca. 4'050 metri lineari, per i quali non sarebbe per il momento necessario intervenire, se non fosse per i seguenti difetti rilevati:
 - ca. 615 metri lineari di bordure in cattivo stato, per un costo stimato in ca. CHF 135'000.--;
 - ca. 200 metri lineari di mocche in cattivo stato, per un costo stimato di ca. CHF 40'000.--,

per un totale di spesa di CHF 365'000.--.

Purtroppo però molto spesso le bordure o mocche da rifare non corrispondono al tratto di marciapiede in cattivo stato. Inoltre le tratte di asfalto da rifare sono molto spesso discontinue, con intercalate delle brevi tratte sufficienti.

¹⁰ *Esclusi i difetti puntuali (buche, crepe localizzate, bordi chiusini, ecc.).*

Per esigenza di razionalità si procederà quindi, per i casi sopra elencati, a interventi completi con un costo preventivabile che potrebbe quindi passare dai CHF 365'000.-- sopra indicati a ca. CHF 1'000'000.--.

Si rinuncia comunque ad un'elencazione esaustiva delle tratte – sia di strada che di marciapiedi - che potrebbero essere realizzate grazie al credito quadro 2022-2025, in quanto la definizione delle priorità operative dipende anche da possibili urgenze operative e opportunità di sinergia con altri interventi (possibili risparmi), oggi non ancora conosciute.

Le tratte più critiche o con uno stato dell'asfalto ritenuto "insufficiente", che richiedono un intervento di manutenzione straordinaria, sono in ogni caso ritenute quali interventi di prima priorità nel PMS.

5. ONERI FINANZIARI

L'investimento complessivo di CHF 2'400'000.-- è inserito nell'ultimo aggiornamento del Piano delle Opere Prioritarie (POP) con priorità di grado 2, ripartito uniformemente sul quadriennio 2023-2026 con una spesa media di CHF 600'000.-- /anno; è pure già indicata la stessa spesa ricorrente di CHF 600'000.-- /anno fino al 2030.

Con riferimento al Piano finanziario 2020-2027 la spesa di CHF 600'000.--, che viene anticipata di un anno, verrà teoricamente compensata solo dopo il 2027.

Le opere del genio civile, in particolare "strade e piazze", conformemente ai disposti dell'art. 165 LOC e dell'art. 17 cpv. 1 del Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei Comuni, sono ammortizzate con un tasso minimo del 2.5% (40 anni) e un massimo del 3.0% (33 anni).

Il Municipio propone, come per altri investimenti già effettuati in questi anni, un d'ammortamento su 35 anni equivalente al 2.86%.

Pertanto, gli oneri finanziari medi supplementari generati dall'investimento sui 4 anni ammontano a CHF 104'600.-- così ripartiti:

- ammortamento amministrativo lineare su CHF 2'400'000.-- pari a CHF 68'600.-- (35 anni);
- interessi passivi sul capitale medio investito di complessivi CHF 36'000.-- (tasso 3%).

Si confida pertanto nell'approvazione di codesto Onorando Consiglio.

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

Nel mentre vi proponiamo, Gentile Signora Presidente, Gentili Signore ed Egregi Signori Consiglieri di

risolvere

- 1. Al Municipio è concesso un credito quadro di CHF 2'400'000.-- per il periodo 2022-2025 per la manutenzione straordinaria della rete stradale e dei marciapiedi della Città di Mendrisio.**
- 2. La spesa sarà registrata a consuntivo nel Conto degli investimenti, voce "Credito quadro strade 2022-2025".**
- 3. È data competenza al Municipio di suddividere il credito quadro in singoli crediti di impegno.**
- 4. Il credito è da utilizzare entro il 31 dicembre 2025.**

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

Con osservanza.

Per il Municipio

Samuele Cavadini
Economista aziendale SUP
Sindaco

Massimo Demenga
Lic. rer. pol.
Segretario