



**Ris. mun. 6540 del 24 aprile 2018**

3 maggio 2018

## **MM N. 62 /2018**

### Richiesta di credito per il finanziamento relativo all'ampliamento dell'autosilo pubblico all'Ospedale Regionale Beata Vergine di Mendrisio

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

con il presente Messaggio il Municipio sottopone al Consiglio comunale la richiesta di credito per il finanziamento relativo alla realizzazione del nuovo autosilo presso l'Ospedale Regionale Beata Vergine (ORBV) di Mendrisio.

La tematica viene presentata secondo il seguente indice:

1.	Introduzione .....	2
2.	Progetto di ampliamento .....	2
	2.1 Concorso d'architettura internazionale .....	2
	Procedura e obiettivi del concorso .....	2
	Vincitore e mandato.....	3
	Descrizione generale del progetto.....	4
3.	Ampliamento autosilo pubblico .....	8
	3.1 Conformità con il PR .....	8
	3.2 Verifica del fabbisogno di posteggi a uso pubblico .....	8
	3.3 Verifica del fabbisogno di posteggi per l'ORBV.....	9
	Fabbisogno posteggi per dipendenti .....	9
	Fabbisogno posteggi per visitatori.....	10
	3.4 Descrizione del progetto dell'autosilo pubblicato.....	11
	3.5 Adattamento rampe di accesso.....	12
4.	Finanziamento autosilo .....	14
	4.1 Costi d'investimento per il nuovo autosilo .....	14
	Preventivo.....	14
	Valutazione costo adattamento rampe di accesso.....	14
	Gestione dell'autosilo .....	14
	4.2 Lettera d'intenti tra EOC e Municipio .....	15
	4.3 Valutazione oneri finanziari .....	15

## **1. INTRODUZIONE**

L'Ente ospedaliero cantonale (in seguito EOC), in un incontro tenutosi il 18 aprile 2012, aveva illustrato al Municipio l'esigenza di ampliamento dell'Ospedale Regionale Beata Vergine di Mendrisio (in seguito ORBV) tramite la realizzazione di una nuova ala.

Vista la conformazione del terreno è apparso subito evidente che questa nuova struttura avrebbe occupato l'area destinata ad un nuovo autosilo sotterraneo di 120 posti (ampliamento dell'autosilo esistente) riportata sul Piano regolatore in vigore.

La Direzione dell'ORBV aveva quindi elaborato un primo studio di fattibilità dello stesso autosilo (Ing. Luigi Brenni, gennaio 2012) con il quale si verificavano alcune varianti sotterranee con nuove rampe.

Ritenuto che la realizzazione del nuovo autosilo pubblico doveva ad ogni modo essere coordinata con la realizzazione della nuova edificazione, e considerata la necessità dell'aumento dei posteggi pubblici per la zona edificata a sud del nucleo, il Municipio ha concordato con lo stesso EOC di essere coinvolto da subito nelle procedure necessarie per la realizzazione di entrambe le strutture. Con decisione del 12 dicembre 2014 ha poi comunicato all'EOC che il bando di gara dovesse avere un solo ente banditore e meglio l'EOC.

A conclusione dei diversi incontri e dopo l'avvio del concorso di progettazione, rispettivamente dopo conferma del fabbisogno effettivo di posteggi pubblici, l'EOC e il Municipio hanno sottoscritto in data 15 febbraio 2016 una lettera d'intenti per il finanziamento dell'ampliamento dell'autosilo.

L'accordo tra Comune ed Ente ospedaliero cantonale (EOC) in relazione alle modalità di assunzione degli oneri finanziari conseguenti all'investimento è oggetto del presente messaggio di richiesta di credito.

## **2. PROGETTO DI AMPLIAMENTO**

### **2.1 Concorso d'architettura internazionale**

#### **Procedura e obiettivi del concorso**

Il 25 febbraio 2014 il Municipio ha deciso di nominare il Segretario comunale Massimo Demenga, il Direttore dell'UTC Michele Raggi e il Vice Direttore dell'UTC Mitka Fontana quali rappresentanti della Città nel gruppo di lavoro tecnico per la coordinazione dei lavori di preparazione del bando di concorso di progettazione.

Nelle fasi successive di approfondimento tecnico, il Municipio ha designato quali suoi rappresentanti nell'elaborazione del bando di concorso di progettazione e nelle successive fasi di concorso il Direttore dell'UTC Michele Raggi quale membro supplente della giuria e il Vice Direttore dell'UTC Mitka Fontana quale membro della giuria.

La giuria composta dai rappresentanti del Committente: Daniele Caverzasio, Presidente (allora membro CDA dell'EOC), Mario Ferrari, Graziano Selmoni, Mitka Fontana, dai membri professionali architetti: Marie-Claude Bétrix, Vincent Mangeat, Raffaele Cavadini, Attilio Panzeri, Claudio Pellegrini, dai supplenti Franco Ranzoni, Michele Raggi e Sabina Snozzi Groissman e dal consulente Carmine Navarra ha elaborato un bando che teneva in considerazione le peculiarità urbanistiche del luogo e le rigorose esigenze funzionali e tecniche dell'ospedale.

L'EOC in qualità di ente banditore e in accordo con la Città di Mendrisio ha definito quale obiettivo del concorso di *"individuare il miglior progetto per la realizzazione dell'ampliamento dell'OBV a Mendrisio e pure l'estensione dell'autosilo comunale.*

*L'ente banditore, tramite il confronto fra le differenti proposte progettuali, auspica di poter individuare la soluzione più adeguata dal profilo urbanistico, architettonico, funzionale, tecnico ed economico, in base alle esigenze formulate nel bando. Si attendono dei progetti che valorizzino il luogo e che dialoghino armoniosamente con le preesistenze....".*

Le tematiche progettuali da affrontare in fase di concorso vertevano principalmente sul rispetto degli aspetti economici e costruttivi, l'esecuzione a tappe con il mantenimento in servizio dell'attuale ospedale e dell'autosilo, sugli aspetti funzionali e organizzativi, normativi ed energetici sugli aspetti urbanistici finalizzati a *"relazionare gli spazi pubblici e privati con Via Turconi e le sue adiacenze"* con *"un nuovo volume che dovrà diventare l'elemento essenziale che consentirà di creare un'unitarietà tra il costruito vecchio, il nuovo e il paesaggio urbano circostante".*

Il programma spazi per l'ampliamento dell'ORBV prevede spazi per una superficie netta indicativa di 600 mq di depositi, di 3'854 mq per i servizi dello IOSI, dell'Emodialisi e Nefrologia, delle Cure Post-Acuto, del SACD, dell'ambulatorio Cardio-Orta-ORL-misto, del blocco ambulatorio OdG, dei servizi esterni Hospice/lega Cancro/Cure Palliative oltre all'integrazione totale dell'estensione dell'autosilo con 120 nuovi stalli.

L'EOC ha pubblicato in data 19 dicembre 2014 il bando di concorso internazionale di progetto in due fasi a procedura libera (CIAP, art. 12 cpv. 1, lett b).

La prima fase, conclusasi il 10 giugno 2015 e aperta a soli studi di architettura, ha permesso di selezionarne 8 sui 38 progetti inoltrati.

Agli 8 autori dei progetti selezionati è stato chiesto di comporre un team di progetto con i diversi specialisti (ingegnere civile, ingegnere elettrotecnico, ingegnere termoclimatico, specialista in fisica della costruzione e del fuoco).

La seconda fase del concorso si è conclusa il 28 settembre 2015 con la consegna di tutti gli elaborati; la giuria si è riunita nei giorni 21 e 22 ottobre 2015 pubblicando il proprio rapporto in data 19 novembre 2015.

## **Vincitore e mandato**

All'unanimità la giuria ha designato come vincitore del concorso d'architettura il progetto dal motto "Hospes" dello studio d'architettura Michele Gaggini di Lugano e dagli specialisti Pianifica Ingegneri consulenti SA (ingegneria civile), Visani Rusconi Talleri SA (ingegneria termoclimatica), Elettroconsulenze Solcà SA (ingegneria elettrotecnica), IFEC Ingegneria SA (fisica della costruzione e specialista antincendio).

Il secondo premio/secondo rango è stato attribuito al progetto dal motto "Un ponte a Mendrisio" dello studio d'architettura Ipostudio Architetti Srl di Firenze, il terzo premio/terzo rango al progetto "MOMOMO" dello studio d'architettura Mario Botta Architetti SA di Mendrisio, il quarto premio/quarto rango al progetto "OBVision" dello studio d'architettura Itten + Brechbühl SA di Lugano, il quinto premio/quinto rango allo studio d'architettura Montemurra Aguiar di Mendrisio, il sesto premio/sesto rango allo studio d'architettura Aurelio Galfetti di Massagno, il settimo premio/settimo rango allo studio d'architettura Remo Leuzinger Sagl di Lugano e l'ottavo premio/ottavo rango allo studio d'architettura Ferruccio Robbiani SA di Mendrisio.

L'ente banditore ha successivamente deciso di consolidare la raccomandazione della giuria e di attribuire l'incarico di progettazione e di realizzazione al team del progetto vincitore "Hospes".

## **Descrizione generale del progetto**

In fase di sviluppo del progetto il team di progettazione si è consolidato ed è stato completato con Direzione Lavori SA (specialista costi), Esoprogetti Sagl (progettazione facciate) e il geologo Gianni Togliani.

Dalla relazione tecnica dell'architetto:

### Situazione urbana

*Il sito proposto si trova in un'area di Mendrisio la cui peculiarità è quella di essersi sviluppata attorno ad alcune edificazioni significative circondate da maestosi giardini. Villa Argentina, Palazzo Turconi, i resti dell'antico convento delle Orsoline, Villa Torriani, le più recenti scuole Canavée, l'Ospedale Beata Vergine, l'Accademia di architettura, l'edificio in costruzione "Teatro dell'Architettura", costituiscono infatti un insieme di grande pregio sia a livello storico - culturale, sia quale nuovo polo sanitario - scolastico di importanza regionale.*

*Attorno a questi edifici, in modo quasi continuativo, sta nascendo una sorta di parco urbano di grande interesse per la cittadina di Mendrisio, in grado di fornire una forte qualità spaziale e sociale al sito.*

*Il concetto per l'ampliamento e la sistemazione della parte antistante l'ospedale, sottolinea queste peculiarità del sito con la creazione di un nuovo spazio pubblico di qualità.*

*Questo spazio è delimitato in modo chiaro a sud dal nuovo ampliamento che propone un porticato su tre lati affacciato direttamente sul nuovo parco.*

*Le preesistenze, il grosso cedro, le rampe di accesso, l'accesso all'ospedale vengono integrate in un disegno complessivo di sistemazione generale.*

*All'entrata dell'ospedale, si crea uno spazio pubblico pavimentato di relazione tra le due parti dell'ospedale che connota in modo chiaro e generoso tutta la distribuzione esterna del complesso ospedaliero.*

*Il nuovo autosilo è stato concepito come un ampliamento di quello esistente verso Via Turconi: questa posizione, oltre a permettere il suo funzionamento tramite le rampe esistenti, offre la possibilità agli utenti del posteggio di uscire direttamente a contatto con Via Turconi, al centro delle varie attività presenti nell'area.*

*L'intero affaccio su Via Turconi è valorizzato da questa nuova uscita verso il centro di Mendrisio, e funge da nuova centralità per l'intero quartiere.*

### Architettura

*L'Ospedale Beata Vergine di Mendrisio si compone di diversi corpi raggruppati in un unico blocco monolitico senza evidenti possibilità di ampliamento.*

*È suddiviso tra un corpo a sud, con l'entrata principale e le degenze, ed una parte retrostante dedicata alle terapie, anch'essa sormontata da camere. Tra i due corpi si articolano una corte centrale posta su più livelli e i corridoi di collegamento tra le due parti.*

*L'ala di ampliamento proposta si presenta come un corpo su tre livelli fuori terra che delimita il parco pubblico verso sud ed è in grado di valorizzare in modo significativo sia gli spazi esterni tra i due corpi dell'ospedale, sia quelli tra gli edifici che si affacciano lungo Via Turconi.*

*L'edificio si mantiene all'altezza della maggior parte delle costruzioni circostanti, dando così importanza al corpo principale dell'ospedale esistente quale eccezione all'interno del parco comune.*

*L'immagine esterna cerca un dialogo con l'edificio dell'ospedale attuale pur mantenendo una propria autonomia estetica e tipologica.*

*Il carattere pubblico dell'edificio è espresso tramite il pianterreno porticato e più permeabile, le facciate astratte, il vasto parco in cui si posiziona.*

*Le facciate sono simili su tutti i lati, favorendo una rappresentazione pubblica dell'edificio piuttosto che marcare la complessità interna dei singoli locali.*

*Sono composte da tre strati: una facciata continua in gran parte vetrata, tende esterne a rullo quali protezioni solari e per l'oscuramento, uno strato esterno di pale di alluminio verticali fisse, che infonde all'edificio un carattere unitario e rappresentativo.*

*Internamente l'ospedale vuole essere in primo luogo una "maison de l'homme", dove si è in grado di provvedere al benessere dell'individuo curandone i suoi bisogni in modo specifico.*

*La circolazione, la struttura statica e la tecnica sono gli elementi primari che hanno determinato la pianta dell'edificio: il loro posizionamento è infatti decisivo per l'efficienza di un ospedale e la sua possibilità di evoluzione nel tempo.*

*La distribuzione avviene lungo una spina centrale con funzioni statiche ai cui lati sono posizionati i corridoi che articolano i vari reparti, permettendo così una separazione dei flussi secondo le esigenze e spazialità di pregio.*

*All'interno della spina centrale sono ubicate le circolazioni verticali per le persone e per i materiali, tutte le infrastrutture tecniche che permettono il funzionamento degli spazi di terapia e di degenza. I percorsi sono semplici, luminosi, di facile orientamento.*

*Il collegamento diretto con l'ospedale principale è posto in modo molto evidente, quale prolungamento del corridoio all'entrata principale attuale. In questo modo viene facilitato*

*l'orientamento di visitatori e pazienti ambulatoriali che, dopo la registrazione presso l'Accettazione, vengono indirizzati verso i vari reparti.*

#### Costruzione e materiali

*Lo stabile è realizzato facendo riferimento a standard rispettosi dell'ambiente sia dal punto di vista dei materiali impiegati, sia da quello del consumo energetico. Sarà infatti adottato lo standard Minergie®.*

*La struttura portante è composta dalle solette e dai nuclei, elementi necessari a stabilizzare l'edificio, in calcestruzzo armato gettato sul posto e pilastri in calcestruzzo armato prefabbricato. Si è cercato di rendere la costruzione il più flessibile e adattabile ad eventuali future necessità.*

*Il tetto piano è di tipo tradizionale con isolamento superiore, verde estensivo per le parti perimetrali e rivestimento in lastre di cemento nella zona centrale, dove sono posti ca. 120 mq di pannelli fotovoltaici.*

#### Sistemazione esterna

*La sistemazione esterna si prefigge di sottolineare i temi principali del progetto: l'idea di creare uno spazio pubblico di qualità.*

*Questo spazio sarà in parte pavimentato per permettere la miglior fruibilità possibile agli utenti ed in parte a prato alberato per rafforzare il concetto di parco urbano.*

*Le quote utilizzate per le zone verdi sono diversificate:*

*una parte, che comprende un filare di alberi, si trova ad una quota più alta rispetto all'ingresso e il perimetro dell'aiuola funge da seduta; l'altra, alla stessa quota dell'ingresso e accessibile dalla piazza antistante le entrate dei due edifici, quale spazio più pubblico da destinare a spazio di svago e possibili eventi.*

*È posta grande attenzione al mantenimento di tutte le alberature dove possibile; quelle che dovranno essere abbattute per esigenze del progetto verranno sostituite.*

*Il fronte su Via Turconi sarà da definire in dettaglio a seguito di un progetto comunale in corso di elaborazione riguardante la moderazione del traffico su questa strada.*

#### Cantiere

*Il cantiere per la nuova ala d'ampliamento dell'OBV di Mendrisio verrà ad occupare l'area antistante la facciata principale e la facciata sud-ovest dell'ospedale esistente.*

*In sostituzione dell'accesso pedonale attuale sarà creato un percorso provvisorio a lato della rampa di uscita del posteggio, separato da una palizzata di sicurezza verso la strada di accesso al pronto soccorso. La rampa d'ingresso al posteggio interrato verrà invece protetta per non intralciare l'accesso delle automobili all'autosilo.*

*Il vialetto parallelo alla facciata principale fino all'ingresso attuale, oltre ad essere usato come accesso pedonale provvisorio, verrà ampliato per garantire l'accesso ai veicoli di soccorso dei pompieri. Un secondo accesso per i pompieri sarà garantito nell'angolo ovest dell'edificio esistente, dal parcheggio di Via Bolzani.*

*L'ingresso principale del cantiere sarà lungo la Via Turconi, in modo che non risulti d'intralcio per la fermata del bus e le rampe di ingresso/uscita del posteggio. Un accesso secondario dal parcheggio di Via Bolzani sarà utilizzato solo per la fase di sterro iniziale.*

*Inizialmente verrà effettuato lo scavo completo dell'area interessata e, successivamente, verranno edificate le parti interrate in modo da poter usufruire della soletta di copertura dell'ampliamento del posteggio quale area di deposito del cantiere.*

### Contenuti

*Il nuovo edificio è così organizzato:*

*Livello +3 (+ 12.60)*

*Istituto di cure Post-Acuto*

*Livello +2 (+ 8.40)*

*Emodialisi e ambulatori di nefrologia*

*IOSI – Istituto Oncologico della Svizzera Italiana*

*Ambulatori di Diabetologia*

*Livello +1 (+ 4.20)*

*Urologia*

*Blocco ambulatoriale Ortopedia arto superiore e inferiore*

*Ambulatori misti*

*Livello 0 (± 0.00)*

*Entrata / Bar*

*- Entrata principale nuova ala con accesso al blocco scala principale e al bar*

*Blocco ambulatoriale ORL*

*SACD – Servizio di Aiuto e Cure Domiciliari del Mendrisiotto*

*Area sviluppo*

*Livello -1 (- 4.20)*

*Foyer comune per i servizi del livello con accesso diretto dall'autorimessa e corte verde ribassata*

*SACD – Servizio di Aiuto e Cure Domiciliari del Mendrisiotto*

*Blocco degli uffici esterni (Lega polmonare, Hospice, Cure palliative, Lega contro il cancro)*

*Blocco ambulatoriale Cardiologia*

*Autorimessa*

*Livello -2 (- 8.90/- 7.00)*

*Spogliatoi uomini / donne*

*Spazi di deposito e magazzini e locali tecnici*

*Autorimessa*

*Il volume edificato (SIA 416) è di:*

*Edificio: ca. 32'900 mc*

*Posteggio: ca. 11'800 mc per complessivi 236 stalli.*

*In conclusione, le scelte urbanistiche e architettoniche del progetto per l'ampliamento dell'Ospedale Beata Vergine di Mendrisio – OBV, hanno tenuto in considerazione delle prerogative urbanistiche specifiche del sito offrendo uno spazio collettivo di qualità.*

*Dal punto di vista architettonico l'edificio proposto si prefigge di risolvere le complessità presenti in un ospedale mantenendo la funzionalità degli spazi richiesti. Tutti i contenuti sono infatti stati esaminati in accordo con gli utilizzatori, valutando parametri di funzionalità e logistica atti a garantire la massima efficienza e la razionalità dei processi lavorativi secondo le esigenze più attuali.*

### 3. AMPLIAMENTO AUTOSILO PUBBLICO

#### 3.1 Conformità con il PR

Il progetto dell'intero ampliamento dell'ORBV rispetta i vincoli pianificatori. Con riferimento al tema dei posteggi, il Piano regolatore indica per il mappale n. 1158 RFD Mendrisio il vincolo per Edifici e attrezzature pubbliche – EAP 41- Posteggio ad uso pubblico di 120 posti auto.

Questo vincolo, oltre a quello già esistente sotto l'edificio dell'ospedale, è stato proposto tramite la scheda di variante PR n. 08, approvata dal Consiglio di Stato il 29 ottobre 2008.

Il PR in vigore (ultimo aggiornamento del 12 aprile 2011) riporta quindi per il comparto interessato dall'Ospedale ORBV, l'EAP n. 41:

- Posteggio ad uso pubblico limitato                                      capacità: 116 posteggi
- Posteggio pubblico    capacità: 120 posteggi

L'autosilo esistente di 116 posti, pur essendo gestito direttamente dall'ORBV che ne assicura anche la manutenzione, è un posteggio pubblico dedicato sia ai visitatori dell'ospedale che agli utenti/clienti delle attività pubbliche e private esistenti nel raggio di influenza dello stesso.

Sebbene il PR indichi esplicitamente un possibile parziale utilizzo esclusivo dell'autosilo esistente da parte dell'ORBV, non vi sono in questa struttura posteggi riservati.

Conformemente al Piano regolatore si propone ora la realizzazione del secondo autosilo (con il progetto approvato si tratta in pratica di un ampliamento dell'esistente) della capacità di 120 posteggi.

#### 3.2 Verifica del fabbisogno di posteggi a uso pubblico

La capacità totale indicata a piano regolatore risulta di **236 posteggi**, così come progettato e indicato sulla domanda di costruzione elaborata dall'ORBV.

In generale un vincolo indicato a PR per la futura realizzazione di un posteggio pubblico non è di per sé sufficiente per giustificare la realizzazione effettiva di una nuova offerta di posteggi. Il vincolo di PR è una riserva futura e la sua messa in opera effettiva presuppone la dimostrazione del fabbisogno.

Per la verifica del fabbisogno si fa riferimento al Piano di stazionamento delle zone centrali (PSZC 2009) elaborato dalla CRTM in stretta collaborazione con i Comuni, nel quale sono stati calcolati i posteggi necessari tenendo conto dei posteggi pubblici e privati esistenti, della contenibilità del PR, dei posteggi pianificati e della qualità del trasporto pubblico.

Dal PSZC, a suo tempo condiviso dal Dipartimento del territorio e integrato nella pianificazione regionale, risulta per i comparti centrali di Mendrisio un deficit complessivo teorico di oltre 3'000 posteggi.

Lo stesso PSZC indica l'ubicazione dei posteggi pubblici esistenti e di quelli previsti a PR e ne computa già l'offerta, con un raggio d'influenza di ca. 250 metri.



Malgrado nel PSZC il calcolo della domanda/offerta di posteggi sia effettuato per settori delimitati, l'area di influenza degli autosili risulta spesso a cavallo di due o più settori.

Nel giugno del 2013 l'Ufficio tecnico comunale ha elaborato una verifica specifica per il nuovo autosilo dell'ORBV considerando un raggio di influenza di 500 metri<sup>1</sup> il nuovo autosilo copre solo parzialmente il deficit teorico di ca. 630 posteggi riferito ai settori 5, 6 e 7 (si richiama la Planimetria PSZC 2009 - con evidenziati i principali posteggi pubblici esistenti e a PR).

La realizzazione del nuovo posteggio pubblico risulta quindi pienamente giustificata dal fabbisogno generale di posteggi ad uso pubblico (compresi anche i visitatori dello stesso ospedale).

La verifica di cui sopra è stata sottoposta nel settembre 2015 alla Sezione della mobilità del DT che ne ha confermato la correttezza e conformità, unitamente ad un primo calcolo del fabbisogno dell'ORBV (vedi paragrafo successivo) in data 19 ottobre 2015.

### 3.3 Verifica del fabbisogno di posteggi per l'ORBV

Il calcolo del fabbisogno dei posteggi per l'ORBV è stato elaborato e trasmesso al Dipartimento del territorio contestualmente alla domanda di costruzione.

Con avviso del 19 ottobre 2015 il Dipartimento del territorio ha condiviso e approvato il calcolo e la proposta di gestione dei posteggi così come proposta dall'ORBV e condivisa dal Municipio.

Per il calcolo del fabbisogno è stata applicata la Norma Svizzera 640 281 VSS come previsto dal Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst) del 20 dicembre 2011. I parametri presi in considerazione sono stati:

- i posti letto, per la parte dedicata alla degenza;
- la superficie utile lorda (SUL), per la parte ambulatoriale.

#### Fabbisogno posteggi per dipendenti

L'ORBV dispone attualmente di **150 posteggi** propri<sup>2</sup>, dedicati e riservati al personale medico ed amministrativo così distribuiti:

- autosilo "Obivella" 62 posteggi
- esterno "Obivella" 47 posteggi
- esterni Canavée 41 posteggi

Il fabbisogno attuale di posteggi per i dipendenti, ammesso dall'applicazione della LSt (regolamento cantonale posteggi privati-RCPP) che considera una riduzione del 50% in relazione alla qualità del trasporto pubblico, risulta il seguente:

Posti letto attuali	168	168 posteggi
SUL ambulatori (m2)	10'831	217 posteggi
Fabbisogno posteggi dipendenti		385 posteggi

<sup>1</sup> Distanza usualmente percorribile a piedi

<sup>2</sup> 9 posteggi esistenti sull'area dell'ex-maternità non sono considerati in quanto verranno eliminati con la costruzione della nuova ala

Con riduzione x qualità TP del 50% 192 posteggi

Per la nuova ala dell'ORBV, applicando gli stessi parametri previsti dalla LSt, saranno necessari ulteriori posteggi, così calcolati:

Nuovi posti letto	30	30 posteggi
Nuova SUL ambulatori (m2)	5'386	108 posteggi
Fabbisogno posteggi dipendenti		138 posteggi
Con riduzione x qualità TP del 50%		<u>69 posteggi</u>

Complessivamente, considerando il fabbisogno attuale e futuro, rispettivamente i posteggi già disponibili (riservati ai dipendenti), risulta:

Fabbisogno attuale ORBV	192 posteggi
Fabbisogno nuova ala ORBV	69 posteggi
Fabbisogno totale per dipendenti	<u>261 posteggi</u>

Dotazione attuale posteggi ORBV	150 posteggi
Fabbisogno posteggi effettivi	<b>111 posteggi</b>

Rispetto alla necessità di nuovi posteggi per i dipendenti, calcolata come qui sopra secondo i disposti della legge cantonale, l'ORBV ha comunque deciso di mettere a disposizione dei dipendenti solo ulteriori **60 posteggi**.

La presentazione della domanda di costruzione riportava quindi inizialmente la necessità di posteggiare 60 veicoli dei dipendenti EOC all'interno dell'autosilo.

In data 14 novembre 2017 l'EOC ha presentato una **variante** di sistemazione esterna per la formazione di ulteriori 29 posteggi per i dipendenti. Trascorso il termine di pubblicazione senza opposizioni e ottenuto l'avviso cantonale favorevole, la Licenza edilizia è stata rilasciata dal Municipio in data 6 febbraio 2018 (data della notificazione).

Sulla base di questa nuova disponibilità di posti auto esterni per i dipendenti, all'interno dell'autosilo saranno autorizzati a posteggiare quindi 31 dipendenti dell'ORBV.

Questi 31 posteggi necessari per i collaboratori ORBV, saranno soddisfatti con **13 posteggi** riservati esclusivamente ai dipendenti ORBV (demarcazione in giallo). Gli altri 18 dipendenti avranno solo una tessera d'entrata a pagamento senza posto riservato, analogamente ad altre strutture pubbliche del Comune.

## **Fabbisogno posteggi per visitatori**

Come per i dipendenti, anche per i visitatori si applicano i criteri previsti dalla norma Svizzera VSS e i parametri imposti dalla LSt.

Con la realizzazione della nuova ala dell'ORBV risulta il seguente fabbisogno teorico complessivo:

Visitatori e pazienti area degenza	198 letti	99 posteggi
Visitatori e pazienti area ambulatoriale	16'217 m <sup>2</sup> SUL	162 posteggi
Fabbisogno posteggi pazienti e visitatori		261 posteggi
Con riduzione x qualità TP del 50%		<u>130 posteggi</u>

La nuova struttura di posteggio pubblico di complessivi **236 posteggi** soddisfa ampiamente la domanda dei 130 posteggi necessari (secondo LSt) per i visitatori dell'ORBV e dei 31 posteggi per i dipendenti.

La stessa sarà inoltre a disposizione per soddisfare la domanda di posteggio delle attività pubbliche e private presenti nel raggio di influenza dell'autosilo (a 250 metri a piedi e fino a 500 metri).

In conclusione il fabbisogno complessivo di posti auto calcolato secondo le norme vigenti, commisurato alla qualità del trasporto pubblico, è in linea con la dotazione richiesta con l'ampliamento dell'attuale autosilo.

### 3.4 Descrizione del progetto dell'autosilo pubblicato

Il nuovo autosilo viene realizzato su due piani interrati che si affiancano ai due piani dell'autosilo esistente.

Il collegamento tra la vecchia e la nuova struttura di posteggio è assicurato da due rampe al primo piano inferiore e da una sola rampa al secondo piano inferiore.

Lo sviluppo planimetrico del nuovo autosilo occupa in pratica (nel sottosuolo) l'area libera esistente davanti all'ospedale, delimitata verso nord dalla rampa d'uscita e, verso sud, dalla nuova ala dell'ORBV.

Il Piano -1 ha un'estensione leggermente inferiore rispetto al Piano -2 per lasciare spazio a una piazza di affaccio per le aperture del piano inferiore della nuova ala ORBV.

Il nuovo autosilo occupa un volume complessivo di ca. 11'800 m<sup>3</sup>.

La struttura ospita complessivamente (vecchio + nuovo) **236 posteggi**, così ripartiti:

Piano -1	106 posteggi	<i>93 pubblici + 13 riservati a ORBV (prima delle barriere)</i>
Piano -2	130 posteggi	

Le rampe d'entrata e uscita (così come da progetto presentato nell'incarto della domanda di costruzione) resterebbero invariate. Resta però la possibilità di un'ottimizzazione intesa a una migliore soluzione urbanistica per lo spazio pubblico di superficie (vedi §3.5).

La barriera esistente per il controllo d'entrata dei posteggi viene arretrata di una quindicina di metri rispetto alla posizione attuale per permettere il suo raddoppio (maggiore capacità d'entrata). I 13 posteggi che restano fuori dal controllo delle barriere vengono giocoforza riservati ai dipendenti ORBV.

L'accesso pedonale è assicurato tramite 5 vani scale che assicurano il collegamento con la piazza esterna, rispettivamente con l'ospedale.

Sono pure garantiti alcuni accessi diretti tra l'autosilo e gli spazi sotterranei dell'ORBV.

Gli impianti di ventilazione e climatizzazione dell'autosilo esistente, così come tutto il concetto antincendio, sono integrati con il nuovo autosilo.

Da rilevare che, nonostante il nuovo volume d'autosilo permetta di ospitare 130 nuovi posti auto, l'aumento di capacità complessiva della struttura è di 120 posti auto.

Questo è dovuto alle modifiche geometriche per permettere la creazione delle nuove rampe di collegamento tra il vecchio e il nuovo autosilo, le necessarie uscite di sicurezza, nonché lo spostamento delle barriere, che provocano la perdita di 10 posteggi.



### 3.5 Adattamento rampe di accesso

Il progetto vincitore del concorso e il progetto definitivo oggetto della domanda di costruzione (come descritto al paragrafo precedente) non presentano alcuna modifica delle rampe di accesso all'autosilo.

La realizzazione di due barriere d'entrata parallele permettono infatti di assicurare la necessaria capacità di smaltimento dei veicoli in entrata evitando la formazione di colonne su Via Turconi.

Nell'ambito dei lavori della giuria relative al concorso per l'ampliamento dell'ORBV, in modo chiaro ed evidente si è concretizzato che il progetto "Hospes", "con il suo inserimento calibrato nel contesto degli edifici pubblici, avrebbe collaborato in modo chiaro alla definizione di uno spazio urbano unitario di notevole pregio e dimensioni per il Borgo di Mendrisio.

*La qualità di questo spazio pubblico è raggiunta in primo luogo attraverso un preciso controllo delle gerarchie volumetriche dove all'ospedale attuale viene attribuito il ruolo di principale protagonista. I due lati concorrono alla definizione dell'insieme l'edificio del Turconi, con il Teatro dell'Architettura, ed il nuovo padiglione che delimita e costruisce lo spazio pubblico sul lato sud-ovest.*" (Estratto rapporto della Giuria 19 novembre 2015).

Forte di queste riflessioni e di precedenti pubblici contributi, il Municipio ha deciso di conferire a Laboratorio Ticino dell'Accademia di architettura, l'incarico per uno studio urbanistico del comparto di Via Turconi con particolare attenzione agli spazi pubblici.

Il mandato aveva quale obiettivo di evidenziare le potenzialità di un ridisegno dell'intero asse di Via Turconi-Largo Zorzi con particolare attenzione alla mobilità lenta, alla qualità dello spazio e al coordinamento dei diversi progetti in corso integrando i progetti per l'ampliamento del Campus universitario (dagli spazi didattici al Teatro dell'architettura, alla ristrutturazione del Vignetta), la nuova ala dell'ORBV, lo studio strategico del Comparto scolastico cantonale e i recenti insediamenti residenziali e il nuovo piano viario che propone di liberare il quartiere di Mendrisio dall'attraversamento nord-sud.

Il Municipio ha potuto prendere visione e condividere lo studio urbanistico proposto da Laboratorio Ticino che dimostra la possibilità di incrementare la qualità dello spazio stradale di Via Turconi disegnandola con particolare attenzione al pedone, così che migliori al contempo la continuità con il nucleo storico e la connessione con i comparti scolastici, da quello universitario a quello comunale fino a quello cantonale.

Il progetto di massima distingue sei zone d'intervento attuabili a tappe: la zona ovest del nucleo, il tratto Largo Bernasconi-Palazzo Turconi, il tratto Ospedale ORBV, il tratto Via Turconi e l'incrocio Via P.F. Mola.

Per il tratto ORBV, localizzabile fra lo snodo e il cambio di geometria dell'asse Turconi, corrisponde lo spazio vuoto attualmente a prato, che si propone come nuovo spazio pubblico di riferimento. Per qualificarlo maggiormente è stato possibile dimostrare la possibilità di concentrare l'ingresso e l'uscita dal parcheggio interrato in un unico punto liberando lo spazio antistante il vuoto urbano dal traffico in uscita dall'autosilo, valorizzandolo maggiormente quale spazio pubblico.

Da verifiche preliminari di tecnica del traffico risulta inoltre che una limitazione del traffico e un arredo urbano di qualità sono elementi essenziali per ripensare Via Turconi come spazio pubblico di riferimento per i percorsi nucleo/centro scolastico e i percorsi collina/stazione. Lo studio dei materiali andrà sviluppato senza enfasi per creare una strategia applicabile nel ridisegno anche di altri spazi pubblici significativi della Città.

La Direzione dell'Ufficio tecnico comunale e gli architetti incaricati dello studio urbanistico hanno condiviso una possibile soluzione con i progettisti della nuova ala ORBV, che hanno ridisegnato le rampe confermandone la fattibilità sia in termini costruttivi che in termini di gestione e circolazione interna dell'autosilo.



Estratto Studio urbanistico Via Turconi, Mendrisio  
Accademia di architettura-LabTi, novembre 2016

A prescindere dalle scelte progettuali future per questo tratto stradale, il Municipio ritiene che una modifica delle rampe che favoriscano un accesso preferenziale all'autosilo dalla parte sud di Via Turconi (da e per l'incrocio Banchette), sia da integrare già nel progetto in essere.

Le rampe così modificate favoriscono infatti il raggiungimento degli obiettivi urbanistici sopra descritti, restando in ogni caso compatibili e percorribili anche con la situazione e gestione del traffico attuale.

Si tratta di una modifica contenuta, già confermata dagli stessi progettisti e che verrebbe pubblicata come "variante in corso d'opera".

Si propone quindi nel presente Messaggio di considerare il costo supplementare della realizzazione di una nuova rampa nei due sensi, così come illustrata sulla figura soprastante, valutato in ca. CHF 500'000.--.

Da rilevare che con la nuova rampa verrebbe demolita la rampa d'uscita esistente, liberando un'interessante superficie della piazza a favore dell'arredo.

## **4. FINANZIAMENTO AUTOSILO**

### **4.1 Costi d'investimento per il nuovo autosilo**

#### **Preventivo**

L'EOC, per il tramite dello studio d'architettura incaricato del progetto e della Direzione lavori, ha trasmesso al Municipio il preventivo generale (+/- 10%) aggiornato al 6 marzo 2017, relativo alla parte d'opera del nuovo autosilo.

L'investimento necessario per la costruzione del nuovo autosilo, compresi gli adattamenti alla struttura esistente, come la quota parte di sistemazione esterna e di costi secondari, risulta di CHF 5'900'000.-- (IVA compresa).

Considerando la capacità della nuova struttura di 130 posteggi, si tratta di un costo di ca. CHF 45'000.-- /posteggio.

Considerando invece che vi sarà un aumento effettivo di solo 120 posteggi, il costo risulterebbe di ca. CHF 49'000.-- /posteggio.

Il costo per posteggio risulta in ogni caso ampiamente nella media dei costi di posteggi sotterranei in ambito urbano<sup>3</sup>.

#### **Valutazione costo adattamento rampe di accesso**

La costruzione di una nuova rampa nei due sensi (vedi § 3.5) non è stata progettata a livello di Progetto definitivo in quanto non indicata nell'incarto sottoposto a domanda di costruzione. La fattibilità tecnica della stessa è però già stata confermata dai progettisti ORBV in collaborazione con l'Ufficio tecnico comunale.

Una valutazione di massima ha portato a stimare il costo di questa nuova rampa (compresi i costi conseguenti, ad es. la demolizione della vecchia rampa d'uscita), in ca. CHF 500'000.-- (IVA compresa).

#### **Gestione dell'autosilo**

La gestione della nuova struttura di posteggio pubblico per complessivi 236 posteggi sarà assicurata interamente dall'EOC, che ne assicurerà pure la manutenzione.

L'impianto potrà essere inserito nel sistema di segnaletica avanzata che sarà implementato dalla Città (già prevista nel piano delle opere), permettendo così all'utenza di conoscere il numero dei posteggi disponibili, in considerazione anche delle attività presenti nel raggio d'influenza dell'autosilo.

---

<sup>3</sup> Il costo medio per la realizzazione di un posteggio interrato è stimato in CHF 50'000.--

## 4.2 Lettera d'intenti tra EOC e Municipio

Per questo tipo di progetto, avente un contenuto di elevato interesse pubblico, il Municipio si è detto disponibile nel proporsi intermediario finanziario dell'EOC e ha deciso di sottoscrivere con la Direzione dell'ORBV una lettera d'intenti finalizzata ad assicurare un'intesa preliminare tra le parti e fissare le condizioni per il finanziamento dell'ampliamento dell'autosilo esistente, prima di sottoporre la richiesta di credito al Legislativo cittadino.

Si sono così volute gettare le basi preliminari per negoziare un accordo nella realizzazione di un'opera di pubblica utilità, quindi disponibile per l'utenza della Città.

I termini di tale accordo possono essere così riassunti:

- L'ampliamento dell'autosilo deve essere inderogabilmente realizzato con l'edificazione della nuova ala ospedaliera.
- I 120 nuovi posti auto devono essere di pubblica utilità, quindi disponibili per l'utenza della Città, salva la possibilità dell'Ente gestore di stipulare abbonamenti (senza riservazione del posto auto).
- I 120 nuovi posti auto devono essere integrati nel sistema di gestione della Città per quanto concerne la segnaletica avanzata dei posteggi.
- L'EOC si assume la proprietà e la gestione dei nuovi posti auto.
- Il Municipio di Mendrisio, previa autorizzazione del Legislativo comunale, eroga un contributo a favore dell'EOC per permettere il finanziamento dell'opera, mentre l'EOC garantisce l'autofinanziamento degli oneri finanziari a carico della Città di Mendrisio, con le seguenti condizioni finanziarie:
  1. CHF 50'000.-- investimento massimo previsto per posto auto;
  2. 120 posti auto da realizzare;
  3. Investimento complessivo previsto di CHF 6 mio finanziato tramite un contributo della Città di Mendrisio;
  4. Ammortamento in 30 anni a quote costanti di rimborso del capitale. A tale importo andrà aggiunta la quota d'interessi sul capitale residuo secondo il tasso negoziato dal Comune con l'ente finanziatore.

## 4.3 Valutazione oneri finanziari

Come già precedentemente indicato, la spesa complessiva si attesta in CHF 5.9 mio per la realizzazione dell'ampliamento dell'autosilo e di CHF 500'000.-- per la realizzazione delle nuove rampe.

L'investimento necessario al finanziamento del nuovo posteggio è oggetto della sopraccitata lettera d'intenti, la quale dovrà essere in seguito tramutata in un riconoscimento di debito da parte dell'EOC.

Il modello di finanziamento dell'opera proposto prevede un rimborso del prestito concesso dalla Città a quote costanti. La durata del finanziamento è stata fissata in 30 anni, in linea con la possibile durata di vita della struttura. Il piano di finanziamento concordato con l'EOC prevede pure il rimborso degli interessi (tassi di mercato valevoli al momento dei vari finanziamenti del prestito) calcolati sul valore residuo del debito contratto dalla Città di Mendrisio per finanziare l'operazione di ampliamento dell'autosilo.

In pratica questa soluzione ricalca quanto pattuito con la SUPSI per il finanziamento del terreno necessario alla realizzazione del Campus e garantisce il completo autofinanziamento del credito di CHF 5.9 mio necessario all'ampliamento dell'autosilo ORBV. Pertanto il sopraccitato credito non genera nessun costo supplementare a carico del conto di gestione corrente della Città.

Per contro il credito di CHF 500'000.-- per la realizzazione delle nuove rampe è un investimento completamente a carico della Città. Infatti, tale spesa è necessaria per concretizzare il progetto di riqualifica di Via Turconi che il Municipio intende portare a termine nei prossimi anni.

Gli oneri finanziari medi generati da questo investimento assommano a CHF 25'400.--, così composti:

- ammortamento lineare del 3.3% (durata di vita 30 anni come previsto dal piano di finanziamento illustrato nel capitolo precedente) CHF 16'700.-- annui;
- interessi sul capitale medio investito (tasso d'interesse 3.5%) CHF 8'700.--.

La licenza edilizia per la realizzazione della nuova ala dell'ospedale regionale è ormai cresciuta in giudicato. L'EOC ha quindi dato avvio ai lavori preliminari del cantiere e prossimamente prenderanno avvio le opere di scavo. Pertanto il Municipio ritiene opportuno sottoporre la richiesta di credito del presente Messaggio, per permettere di perfezionare gli accordi di riconoscimento del debito da parte dell'EOC.

Ai sensi dei considerandi e avuto riguardo delle peculiarità di questo importante comparto cittadino, il Municipio confida nell'approvazione di codesto Onorando Consiglio comunale.

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, Signori Presidente e Consiglieri, di

**risolvere**

- 1. Al Municipio è concesso un credito di CHF 5'900'000.-- per il finanziamento dell'ampliamento dell'autosilo pubblico all'Ospedale Regionale Beata Vergine di Mendrisio.  
La spesa è registrata nel conto n. 524 "Imprese ad economia mista".**
- 2. Al Municipio è concesso un credito di CHF 500'000.-- per la costruzione di una nuova rampa di accesso all'autosilo pubblico dell'Ospedale Regionale Beata Vergine di Mendrisio.  
La spesa è registrata nel conto investimenti - voce 501 "Opere del genio civile".**
- 3. I sopraccitati crediti sono ammortizzati con un tasso d'ammortamento lineare calcolato su 30 anni.**
- 4. Il Municipio è autorizzato alla sottoscrizione di un accordo con l'EOC circa le condizioni per il finanziamento dell'autosilo pubblico all'Ospedale Regionale Beata Vergine di Mendrisio, le condizioni sono illustrate nei considerandi del presente Messaggio.**
- 5. Eventuali spese legali o notarili sono da aggiungere alla presente richiesta di crediti.**
- 6. I crediti di cui al punto 1 e 2 sono da utilizzare entro il 31 dicembre 2020.**

Il Messaggio è demandato all'esame della Commissione della Gestione.

Con osservanza.

**Per il Municipio**

Avv. Samuel Maffi  
Vice Sindaco

Lic. rer. pol. Massimo Demenga  
Segretario