

MM no. 51 concernente la richiesta di un credito complessivo di fr. 4'860'000.— per l'urbanizzazione della zona industriale di interesse cantonale a Riazzino

Locarno, 2 ottobre 2006

On.do
Consiglio Comunale

LOCARNO

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

L'urbanizzazione della zona industriale di interesse cantonale di Locarno-Riazzino rientra nell'ottica della promozione economica della nostra Città, con la finalità di dotare il territorio comunale di una struttura atta a ricevere nuove attività industriali o a dare la possibilità di espansione ad aziende che vi sono già attive. Ciò costituisce un'opportunità non indifferente di favorire importanti ricadute economiche per l'intera regione, nonché la creazione di numerosi posti di lavoro per i nostri cittadini.

1. INTRODUZIONE

Il concetto di realizzazione di una zona industriale sul Piano di Magadino risale a quasi 30 anni fa, quale formalizzazione della volontà politica del Municipio di ripensare e ridisegnare l'utilizzazione dell'intero territorio del Comune di Locarno, che scaturì in una netta demarcazione tra le superfici destinate all'insediamento urbano e abitativo e le superfici destinate all'utilizzo industriale.

Nel 1990 il Consiglio di Stato ha approvato il Piano regolatore del Piano di Magadino, investendo formalmente a ruolo di ZIIC la relativa area di circa 150'000 mq. Nel 1991 i proprietari dei fondi situati nella zona industriale hanno costituito una società semplice allo scopo di dar luogo a una riunione particellare e a una suddivisione in millesimi delle rispettive quote di proprietà. Sempre nel 1991 è stata elaborata una perizia cantonale di stima sul presunto valore commerciale dei fondi. La perizia aveva lo scopo di definire un prezzo di vendita o di affitto dei terreni, per verificare la validità economica dell'operazione per i proprietari. Nel 1992 è stato allestito un progetto di massima, accompagnato da una perizia idrogeologica, ma nel contempo dovevano essere evasi i ricorsi sul piano regolatore che furono respinti dal Tribunale della pianificazione del territorio nel novembre del 1994 (sentenza in cui si è stabilito che l'area in questione può essere adibita a fini industriali). I due anni successivi sono stati destinati alla definizione delle modalità pratiche per la realizzazione della zona industriale tra Cantone, Comune e proprietari dei fondi. Nel 1997 il Consiglio di Stato ha dichiarato l'area industriale di Locarno-Riazzino, di interesse cantonale, stabilendo così de jure la possibilità di procedere all'urbanizzazione e le condizioni per ottenere gli aiuti contemplati dalla L-inn.

Nel 1999 il Consiglio di Stato ha approvato una variante del Piano regolatore del Piano di Magadino stabilendo che “nella zona industriale di interesse cantonale sono ammesse costruzioni per aziende industriali, artigianali e del terziario avanzato ai sensi della Legge per

l'innovazione economica del 25 giugno 1997, compatibile con la destinazione d'uso della stessa". Nella zona industriale si possono quindi insediare unicamente imprese industriale, artigianali e del terziario avanzato con un certo contenuto innovativo.

È stata quindi definita una prima tappa, perché ci si è resi conto che l'urbanizzazione dell'intera zona era prevedibile in tempi scaglionati, in quanto l'esecuzione complessiva delle opere avrebbe comportato un onere eccessivo a nostro carico. Si è quindi optato per la realizzazione di una prima tappa (MM 103 del 16.02.1999) comprendente la sistemazione delle strade, la costruzione della rotonda, l'evacuazione delle acque chiare con l'innalzamento del campo stradale ad una quota di sicurezza. Sono anche stati bonificati i terreni agricoli esistenti per garantire la loro edificabilità. Tali misure hanno consentito l'insediamento di un'importante azienda attiva nella produzione di impianti di energia industriale e la conseguente creazione di oltre 200 nuovi posti di lavoro (oltre ai circa 200 già esistenti prima del trasferimento dell'azienda).

La zona industriale di Locarno-Riazino occupa una superficie di circa 150'000 mq, di cui oggetto del presente messaggio sono all'incirca 115'000 mq (il resto fa parte della prima tappa). Dal punto di vista localizzativo-strategico è considerata importante in quanto, con la ZIIC di Biasca, è l'unica oggi riconosciuta d'interesse cantonale nel Sopraceneri. Inoltre la nostra regione è storicamente piuttosto forte nel settore secondario. Il fatto poi che sia dislocata al di fuori dell'agglomerato urbano, fa sì che in futuro si potranno evitare problemi di traffico pesante nei centri abitati.

L'area della ZIIC è stata suddivisa, grazie al riordino fondiario attuato e alla millesimizzazione, in più zone edificabili. Si tratta essenzialmente di tre grandi particelle di circa 33'000 – 31'000 – 15'000 mq, frazionabili a seconda delle esigenze dei futuri acquirenti. Una seconda serie di altre tre particelle varia da circa 2'000 a 8'000 mq, anch'essi frazionabili. Non è invece stata inserita nella ZIIC un'ultima particella di circa 10'000 mq in quanto non si è trovata la disponibilità del proprietario.

In tutti questi anni sono stati mantenuti regolari contatti con il rappresentante dei proprietari, costituitisi in larga maggioranza in società semplice, che hanno permesso di definire degli accordi di base molto importanti per lo sviluppo della zona:

- Un riordino fondiario che permettesse di disporre di particelle di terreno di grandi dimensioni, frazionabili a seconda delle esigenze del futuro acquirente
- La cessione gratuita al Comune di terreni necessari per le opere d'urbanizzazione
- Una partecipazione del 50% ai costi di dette opere (contributo di miglioria), dedotti di sussidi cantonali.

L'istanza per la permuta generale dei fondi è stata inoltrata dal Municipio al Consiglio di Stato nel giugno 1997 e accolta due anni dopo. In seguito è stato affidato un mandato al nostro geometra revisore per l'allestimento dei relativi atti, in collaborazione con il nostro Ufficio tecnico, ritenuto che si è dovuto cercare un accordo anche con i proprietari che non fanno parte della società semplice. Nell'aprile 2003 la Sezione delle bonifiche e del catasto ha infine emanato la sua risoluzione di approvazione di tutti gli atti. Purtroppo tale decisione è stata impugnata da un proprietario e solo nel luglio 2004 il Tribunale federale ha respinto il ricorso in via definitiva. Le varie pratiche per l'iscrizione a Registro Fondiario della nuova situazione catastale hanno poi richiesto oltre un anno, per cui nel settembre 2005 si è giunti finalmente alla conclusione di questo iter, completato in seguito da una serie di adattamenti ai documenti di proprietà.

Dal riconoscimento dell'area come Zona industriale di interesse cantonale e in particolare dal 2001, anno della costituzione della Commissione tripartita incaricata della gestione della ZIIC – composta da un rappresentante del Comune, del Cantone e dei comproprietari –, ci sono stati diversi contatti con potenziali interessati ad insediarsi sull'area. Il fatto che l'area non sia stata dotata dell'indispensabile urbanizzazione costituisce evidentemente un fattore limitativo alla scelta di localizzarsi nella ZIIC.

Il Municipio, consapevole dell'importanza che riveste questa zona per il futuro sviluppo economico di Locarno e dell'intera regione, ha quindi commissionato all'Ufficio tecnico comunale la realizzazione di un progetto complessivo per l'urbanizzazione della zona industriale di interesse cantonale.

2. CONSIDERAZIONI D'ORDINE TECNICO

Fin dal progetto di massima allestito nel 1992 ci si è posti la questione di urbanizzare la zona considerando le condizioni preesistenti e le possibili esigenze di futuri insediamenti. Attualmente la zona interessata dall'intervento è servita dalla rete di strade agricole realizzata nell'ambito dei lavori di bonifica del Piano di Magadino. L'unico accesso utile per i veicoli pesanti è da ovest, tramite la rotonda sullo Stradonino, mentre il sottopasso ferroviario a ridosso della stazione di Riazzino – Cugnasco permette solo il transito di veicoli leggeri. La metà ovest della zona industriale è inoltre attraversata longitudinalmente da un elettrodotto da 150 kV. La profondità dei fondi, tra la strada agricola e la ferrovia, è di ca. 160 metri, non idonea per insediamenti di piccole – medie dimensioni. Se, per esempio, giungesse una richiesta per disporre di 4000 mq di superficie, utilizzando l'intera profondità ci ritroveremmo con una striscia di terreno larga solo 25 metri. Inoltre, a livello di fornitura di servizi (acqua, elettricità ecc.), vi sarebbero ulteriori problemi di ordine tecnico da affrontare.

La zona è stata quindi suddivisa in due, tramite una strada di servizio che sfrutta in massima parte lo spazio sottostante l'elettrodotto, ovviamente meno pregiato per gli insediamenti. Su questa arteria vengono realizzati gli allacciamenti principali per tutti i servizi elencati in precedenza, inclusa la stazione di pompaggio delle acque luride che servirà l'intera zona. Oltre a razionalizzare così la struttura degli impianti, si ottengono due fasce edificabili aventi una profondità di 80, rispettivamente 65 metri, con una enorme flessibilità per venire incontro alle esigenze dei futuri investitori. La parte est dell'area industriale rimane invece destinata ad aziende di grandi dimensioni, le cui esigenze di spazio sono chiaramente maggiori, in linea con quanto realizzato nella prima tappa d'urbanizzazione

2.1 La sistemazione stradale

Come anticipato, la rete stradale tiene conto del nuovo riparto dei fondi iscritto a RF nel settembre 2005. La tabella sottostante indica schematicamente la lunghezza ed il calibro delle singole tratte e si basa sulla planimetria riassuntiva allegata al messaggio.

Strada no.	Lunghezza ml.	Larghezze ml.			
		Campo viabile	Marciapiede	Pista ciclabile	Verde
1	420*	7.00	1.50		
2	95	7.00		3.00	
2	70	5.20		3.00	
3	415	7.00	1.50**		1.50***
4	80	7.00	1.50**		1.50***

- * rimangono da realizzare ml. 293
- ** marciapiede annesso al campo viabile
- *** cunetta a verde per lo smaltimento delle acque superficiali

La strada no. 1 è la prosecuzione di quanto già realizzato nella prima tappa. Facciamo notare che, per questioni di costi, la strada agricola attuale viene solo in parte completata nella nuova forma, ritenuto che si potrà procedere con il resto mano a mano che saranno realizzati i vari insediamenti. Per il momento ci si limita alla creazione di due piazze di scambio. Il calibro scelto tiene conto delle caratteristiche del traffico e delle esigenze di accesso ai fondi.

2.2 L'evacuazione acque chiare e acque luride

L'evacuazione delle acque luride avviene tramite la posa di ml. 787 di collettori a gravità e ml. 405 di condotta premente, entrambi in PE, e la realizzazione di una stazione di sollevamento comunale. A questa stazione confluiscono le acque dell'intero comprensorio, eccetto le acque provenienti dai sedimenti racchiusi fra la TURBOMACH e la strada no. 3, che devono raccordarsi singolarmente o in unione fra loro, realizzando stazioni di sollevamento singole che si raccordano alla condotta premente predisposta dal Comune.

L'evacuazione delle acque piovane avviene nel modo seguente:

- lungo la strada no. 1, le acque defluiscono sulla scarpata del vicino canale di bonifica;
 - lungo la strada no. 2, le acque piovane unitamente a quelle in arrivo dal sottopasso FFS vengono raccolte attraverso caditoie sifonate e portate al vicino canale di bonifica tramite la posa di ml. 175 di condotte in PVC;
 - lungo le strade no. 3 e 4, le acque piovane defluiscono verso la canaletta a verde, dove delle caditoie sifonate evacuano le acque di troppo pieno nella tombinatura comunale. Con la posa di ml. 500 di collettori le acque vengono scaricate nel vicino canale di bonifica.
- All'incrocio fra le strade no. 2 e 3 è prevista la realizzazione di una costruzione di servizio che comprende:
- la stazione di pompaggio comunale;
 - la cabina SES e
 - un'area coperta e chiusa a disposizione del Comune per il servizio alla zona industriale.

Complessivamente prevediamo la posa delle seguenti infrastrutture

Strada no.	Acque luride ml.	Acque chiare ml.	Condotta premente ml.
1	84		160
2	178	175	90
3	400	400	20
4		100	
Totali parziali	662	675	270
Allacciamento al CDL	125		135
Totali	787	675	405

L'allacciamento al CDL, parzialmente tramite condotta premente, è previsto fino all'altezza di via alle Gerre e sarà realizzato possibilmente sfruttando il sedime di proprietà pubblica.

2.3 Acquedotto potabile

È prevista l'estensione dell'attuale rete di distribuzione dell'acqua potabile che già alimenta le industrie presenti nella zona.

Analogamente alla decisione presa durante la realizzazione della prima tappa di urbanizzazione (1999-2000), si rinuncia, a causa degli elevati costi che l'operazione comporta e per la difficoltà a reperire fonti idriche alternative, a realizzare una seconda rete alimentata da acqua "grezza" (acquedotto propriamente industriale).

Il progetto, elaborato dall'Azienda, prevede nel complesso i seguenti lavori (vedi planimetria, allegato 3):

- Prolungo dell'esistente condotta che passa lungo la strada d'accesso all'area industriale e che serve attualmente la ditta Turbomach, in direzione di Via al Pizzante. Nel tratto iniziale essa costeggia il canale di bonifica per poi spostarsi e proseguire lungo la progettata strada in corrispondenza della linea elettrica d'alta tensione. Diametro 200 mm, lunghezza ca. 690 m.
- Posa di una nuova condotta pure del diametro di 200 mm lungo Via al Pizzante, dal sottopasso ferroviario al canale di bonifica. Lunghezza comprensiva dei raccordi: ca. 230 m.
- Per motivi legati alla lotta agli incendi, la rete di distribuzione viene già in questa fase estesa e completata lungo la strada lato sud della zona industriale mediante la posa di una tubazione del diametro di 160 mm e della lunghezza di ca. 520 m.
- Posa di 14 idranti a colonna lungo le strade di servizio. In base a quanto pianificato, la distanza fra idrante e idrante non dovrebbe eccedere i 100 - 110 m, rispettando in questo modo la direttiva in materia.
- Predisposizione dei futuri allacciamenti agli immobili mediante la posa di tubi guaina a intervalli di ca. 20 m.
- Posa delle necessarie saracinesche di rete; realizzazione delle predisposizioni per eventuali futuri ampliamenti della rete; esecuzione dei provvisori e dei raccordi alla rete esistente.

La rete e di conseguenza le tubazioni sono state dimensionate tenendo conto delle esigenze poste dalla lotta agli incendi che, nel presente caso, sono alquanto elevate e richiedono una capacità di trasporto da 2'400 a 3'600 litri di acqua di spegnimento al minuto.

La posa della condotta e dei relativi idranti lungo la strada agricola sterrata che corre a fianco della ferrovia (lato nord della zona industriale) è rimandata a un secondo tempo ed esula dal presente progetto.

Pure esulano dal presente progetto gli investimenti necessari a potenziare le fonti di approvvigionamento e gli accumuli di acqua (serbatoi) per poter far fronte ai presumibili aumenti dei consumi con i nuovi insediamenti industriali.

Questi aspetti dovranno essere ripresi e approfonditi in sede appropriata. Indicazioni più precise sono attese dal Piano cantonale di approvvigionamento idrico, settore Piano di Magadino, attualmente in fase di allestimento da parte del Cantone.

Parallelamente al presente messaggio, verrà formulata una seconda richiesta di credito per i lavori sempre all'acquedotto connessi con la realizzazione del nuovo sottopasso in zona Riazzino.

2.4 Reti Swisscom, Cablecom, SES e AET

L'incarto comprende, oltre alle opere del genio civile inerenti l'illuminazione pubblica e preventivate, le opere per la posa dei porta cavi SES, non preventivate e totalmente a loro carico. Non è prevista alcuna loro partecipazione ai lavori di sistemazione stradale.

La convenzione SES – Comune prevede che gli oneri del genio civile per l'illuminazione pubblica debbano essere assunti dal Comune. E' prevista la posa delle seguenti infrastrutture:

- ml. 1'100 di porta cavo flessibile in PE DN 60 mm;
- la posa di 32 fondazioni per candelabri e
- la realizzazione di 8 pozzetti di tiraggio DN 60 cm.

Gli interventi da capomastro saranno interamente addebitati alle ditte proprietarie delle reti, mentre la pavimentazione rimane a carico della Città.

L'AET intende portare avanti il pacchetto di 4 porta cavi lungo la strada no. 1, tratta TURBOMACH – strada no. 2. È di questi giorni la discussione con il Cantone a voler posare questi porta cavi lungo tutta la strada no. 1, in modo da poter eliminare la linea aerea di alimentazione della T21.

Queste opere sono a carico dell'AET. Non è prevista alcuna loro partecipazione ai lavori di sistemazione stradale.

Swisscom intende portare avanti con SES e illuminazione pubblica le sue infrastrutture lungo la strada no. 1, tratta TURBOMACH – strada no. 3 e lungo le strade no. 3 e 4.

Queste opere sono a carico di SWISSCOM. Non è prevista alcuna loro partecipazione ai lavori di sistemazione stradale.

3. I COSTI, LE MODALITA' DI FINANZIAMENTO E LA PROCEDURA

Tutti i costi sono stati calcolati seguendo le indicazioni dei rilievi svolti al momento della realizzazione del progetto di massima e del progetto esecutivo della prima tappa, considerando l'attuale situazione dei prezzi di mercato e considerando la presenza di materiale non sempre idoneo per il successivo riempimento. L'allestimento dei capitolati sarà preceduto da ulteriori rilievi e sondaggi, per una calcolazione più precisa dei quantitativi.

Le cifre principali possono essere così riassunte:

Opere di soprastruttura		Fr. 2'075'000.--
- opere da capomastro	Fr. 590'000.--	
- opere di pavimentazione	Fr. 1'485'000.—	
Opere di sottostruttura		Fr. 1'898'000.--
- canalizzazione acque luride	Fr. 722'000.--	
- Canalizzazione acque chiare	Fr. 340'000.--	
- acquedotto: (capomastro + idraulico)	Fr. 769'000.--	
- illuminazione, opere del genio civile	Fr. 67'000.—	
Imprevisti e arrotondamento		Fr. 313'000.—
Progetto, appalto, DL		Fr. 269'000.—
IVA		Fr. 305'000.--
TOTALE OPERE DI URBANIZZAZIONE		Fr. 4'860'000.--

Per il finanziamento, il Cantone riconosce un sussidio, legato alla Legge sull'innovazione economica (L-inn), pari al 30% dell'importo complessivo, basato sulla liquidazione, escluse le canalizzazioni acque luride, che vengono finanziate attraverso altre fonti, e l'IVA. Ne deriva un importo di sussidio pari a ca. fr. 1'128'000.--. Il Consiglio di Stato licenzierà quanto prima il relativo messaggio all'attenzione del Gran Consiglio.

Per le opere di canalizzazione (parte superiore costruzione annessa alla stazione di sollevamento e allacciamenti acque luride esclusi), il sussidio sarà pari al 30% dell'importo sussidiabile, indicato sopra e verrà pure calcolato sulla base delle liquidazioni finali.

Come già anticipato, i proprietari sono chiamati a partecipare in ragione del 50% dei costi complessivi, dedotti i sussidi cantonali elencati in precedenza e l'onere per le canalizzazioni acque luride, conformemente alle disposizioni della Legge sui contributi di miglioria (LCM). Teniamo a ribadire che questo accordo appare assai equilibrato e conforme a quanto disposto dall'art. 7 cpv. 1 LCM, poiché in effetti trattandosi di un caso dove non è poi così agevole la distinzione della categoria delle opere, la percentuale concordata costituisce un valore medio che risulta adeguato alla situazione concreta. Inoltre, si tiene conto del fatto che il Comune ha già ottenuto gratuitamente i sedimi per la formazione delle strade nell'ambito della precedente procedura della ricomposizione particellare (permuta generale dei fondi), evitando così un pesante onere finanziario che, oltretutto, non sarebbe neanche al beneficio dei sussidi citati in precedenza. Anche se la LCM permette il prelievo dei contributi a titolo provvisorio sulla base dei preventivi di spesa, siamo dell'avviso di avviare la procedura di prelievo del contributo definitivo con la pubblicazione del prospetto dei contributi di miglioria al momento in cui sarà disponibile il consuntivo dell'opera, ma comunque prima del termine di due anni dalla sua messa in esercizio così come stabilito dall'art. 16 LCM. Il perimetro di prelievo (vedi piano allegato) comprende i mappali no. 4302, 4306, 4308, 5774, 4496, 4495, 4494 e 4493.

Per quanto riguarda invece le canalizzazioni acque luride, il relativo contributo sarà prelevato secondo i principi stabiliti dalla LALIA, e in modo particolare dall'art. 99 cpv. 2a risp. 100 con un calcolo basato sul maggior valore di stima al momento della realizzazione delle nuove

costruzioni, così come del resto è avvenuto per tutti gli altri comparti cittadini nel 1996 e nel 1998 sottoposti al perimetro del PGC/PGS.

La tabella sottostante riassume schematicamente il sistema di finanziamento previsto per l'intera operazione.

Contributi di miglioria	fr. 1.468.832	30.22%
Comune di Locarno	fr. 1.468.832	30.22%
Sussidio cantonale L-inn	fr. 1'128.285	23.21%
LALIA	fr. 794.050	16.33%
Totale	fr. 4.860.000	100%

In definitiva, considerando pure i sussidi ed i contributi per la canalizzazione acque luride, l'onere netto a carico della Città e della sua Azienda dell'acqua potabile sarà inferiore a fr. 1,8 Mio. Inoltre, sulla quota parte restante di fr. 1'468'832.— abbiamo convenuto con i competenti servizi cantonali di richiedere un prestito LIM federale di fr. 367'000.—(pari al 25%), senza interessi e da ammortizzare in 20 annualità. In questo modo il carico finanziario sulla gestione ordinaria viene ulteriormente ridotto.

Il Piano finanziario e delle opere del presente quadriennio indica un importo lordo di 3,45 Mio di franchi, diluiti su più anni. Ovviamente non considera le opere legate all'acquedotto (fr. 780'000.--) ed il fatto che nel frattempo sono stati ridefiniti i limiti dell'intervento, realizzando una tratta stradale più lunga rispetto alle valutazioni svolte negli scorsi anni. Si consideri, infatti, che inizialmente veniva solo ampliata la strada agricola esistente, compromettendo però di fatto il concetto particolarmente flessibile e vantaggioso descritto in precedenza. Il preventivo 2006 riprende le medesime cifre, indicando per l'anno in corso una spesa di fr. 700'000.--.

A livello di procedure, una volta ottenuto il consenso da parte del vostro legislativo e da quello cantonale, appronteremo tutti gli atti per la pubblicazione del progetto ai sensi della Legge strade. In contemporanea, faremo allestire da uno studio privato il progetto esecutivo e gli atti di appalto, mentre la Direzione Lavori sarà appannaggio del nostro Ufficio tecnico. L'esecuzione effettiva potrà svolgersi quindi tra il 2007 e il 2008, in concomitanza con le opere cantonali al sottopasso di Riazzino, altro intervento di grande importanza che testimonia l'interesse nei confronti di un'area che si presenta in forte sviluppo. I lavori potranno avere inizio solo una volta che il Gran Consiglio avrà approvato il sussidio ai sensi della L-inn.

4. CONCLUSIONI

Sono trascorsi 15 anni dal momento in cui il Consiglio di Stato ha deciso di destinare a Zona industriale d'interesse cantonale questa vasta area sul nostro territorio giurisdizionale a Riazzino. Sono stati anni d'intenso lavoro per giungere a formulare una proposta che risponda adeguatamente alle esigenze poste da un settore, come quello industriale, in rapida evoluzione e con delle potenzialità di sviluppo estremamente interessanti. Se da un lato il Municipio ha deciso di puntare con forza su quegli ambiti che sono notoriamente congeniali alle caratteristiche della nostra regione (turismo, cultura e qualità di vita), dall'altro siamo consci del fatto che è necessario diversificare, laddove possibile, le risorse a nostra disposizione. Il Locarnese ha una tradizione di grande spessore nell'industria di punta, proprio grazie alle sue peculiarità e alla possibilità di trovare manodopera qualificata che apprezza la possibilità di vivere in un ambiente come il nostro. L'investimento che vi

proponiamo è dunque pensato per il futuro, ma un futuro prossimo, poiché i tempi e le condizioni quadro presenti al momento sono assolutamente ideali: un'occasione dunque da non lasciarsi sfuggire. Da ultimo desideriamo evidenziare l'ottima collaborazione instaurata con i servizi cantonali preposti e con i proprietari privati, tramite il loro rappresentante in seno alla commissione tripartita: un ottimo esempio di come pubblico e privato possono condividere obiettivi comuni, ottenendo risultati vantaggiosi per tutti.

Visto quanto precede, vi invitiamo a voler risolvere:

1. è stanziato un credito di fr. 2'617'000.— per i lavori di sistemazione stradale. Il credito sarà iscritto al capitolo 501.10 “sistemazione strade e marciapiedi”;
2. è stanziato un credito di fr. 1'412'000.— per i lavori di realizzazione delle canalizzazioni. Il credito sarà iscritto al capitolo 501.30 “spese per canalizzazione e depurazione”;
3. è stanziato un credito di fr. 786'000.—per lavori inerenti la completazione della rete di distribuzione dell'acqua potabile. Il credito sarà iscritto al capitolo 501.30 “investimenti rete Locarno”;
4. Sono approvati il piano di perimetro per il prelievo dei contributi di miglìoria e la percentuale di prelievo in ragione del 50%. I contributi di miglìoria dei privati saranno inseriti al capitolo 610.10 “contributi stradali”;
5. il sussidio cantonale relativo alla Legge sull'innovazione economica (L-inn) verrà ripartito, proporzionalmente alle relative spese, nei conti:
610.10 “contributi stradali” e
610.10 “sussidi cantonali per la realizzazione dell'acquedotto comunale”;
6. il sussidio cantonale relativo alla realizzazione della rete delle canalizzazioni /acque luride sarà iscritto al conto 661.30 “sussidi cantonali per canalizzazioni”;
7. a norma dell'art. 13 cpv. 3 LOC i crediti decadono se non utilizzati entro il termine di un anno dalla crescita in giudicato definitiva delle presenti risoluzioni.

Con ogni ossequio

Per il Municipio

Il Sindaco:

Il Segretario:

dott. avv. Carla Speziali

avv. Marco Gerosa

Allegati: - ricapitolazione finale preventivo di spesa
- piano perimetro prelievo contributi di miglìoria
- planimetria e sezioni delle strade
- planimetria canalizzazioni e acquedotto

Questo messaggio municipale è trasmesso per esame e preavviso alla Commissione della Gestione