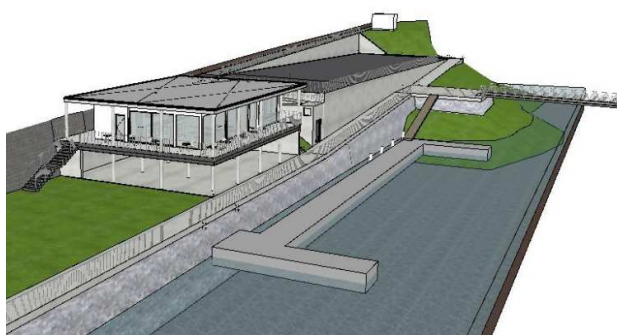




Comune di Gambarogno



MESSAGGIO MUNICIPALE

NO. 449

Risoluzione municipale no. 855
Magadino, 9 dicembre 2024

Approvazione di una variante di progetto ridotta per le "parti a terra" e concessione del II° credito suppletorio, di CHF 3.25 MIO (di cui CHF 1.9 MIO per rincari), per la conclusione dei lavori di costruzione del Porto comunale a San Nazzaro

Commissioni incaricate:

Commissione della gestione e Commissione delle opere pubbliche

Egregio signor Presidente,
Gentili signore, Egregi signori Consiglieri comunali,

con il presente messaggio municipale sottoponiamo, per esame e approvazione, la richiesta di un credito suppletorio di CHF 3.25 MIO (IVA esclusa) per la conclusione dei lavori di costruzione del Porto comunale a San Nazzaro.

INTRODUZIONE

La costruzione del Porto al Sass di Sciatt, nella frazione di San Nazzaro (in seguito Porto), per dimensioni, difficoltà tecniche e orografia del luogo scelto è indubbiamente un progetto complicato, che ha impegnato gli amministratori comunali in più Legislature.

A chi si confronta per la prima volta con questo progetto, sicuramente il più importante mai realizzato in Gambarogno, è doveroso fornire tutte le informazioni utili affinché comprenda l'importanza, la valenza, ma anche i motivi all'origine del superamento dei costi oggetto di questo secondo credito suppletorio.

Il progetto del Porto non riguarda solo aspetti tecnici ed economici propri della costruzione, ma si estende anche alla fruizione e alla rivalorizzazione delle rive secondo quanto previsto dal Piano particolareggiato e relativo rapporto d'impatto ambientale (RIA), votati dal Legislativo nel mese di settembre 2013, contestualmente al primo credito di costruzione.

Il Comune di Gambarogno si estende dal lago alla montagna e da Contone a Dirinella, con tipologie di territori differenti, ma complementari. La parte a lago è indubbiamente uno spazio importante e pregiato della nostra realtà comunale diffusa e per questo necessita di significativi interventi per garantirne la cura, la fruibilità e la valorizzazione. L'indotto economico generato dal Porto potrà contribuire in modo importante alla copertura di questi costi.

Per meglio contestualizzare a quali progetti si fa riferimento, citiamo le passeggiate a lago, la mobilità lenta, i lidi comunali, gli attracchi temporanei e i porticcioli comunali.

In Gambarogno è dal lontano 1986 che si discute dell'opportunità di costruire un Porto di grandi dimensioni, che permetta di sviluppare al meglio il turismo, creando le giuste premesse e sinergie per favorire anche indotti economici a favore dell'intera Regione. Da qui la scelta di ubicare la futura struttura portuale al Sass di Sciatt, a San Nazzaro la quale, pur presentando criticità per conformazione della riva e profondità del fondale, è l'unico posto non ancora edificato in una zona morfologicamente protetta che possa ospitare una struttura di queste dimensioni senza impattare su strutture a riva.

Di seguito andremo a elencare le fasi salienti del progetto, poiché con la presentazione di questo Messaggio si creano i presupposti per modificare il progetto del Porto e ottenere la necessaria copertura finanziaria per concluderne i lavori di costruzione, entro la fine del primo semestre 2026.

Anche chi non avrà un natante da stazionare nella nuova struttura portuale godrà di ampi spazi rinaturati e di un percorso pedonale a lago, previsti quali opere di compensazione naturalistica. Questi progetti, unitamente ai percorsi di mobilità lenta promossi in ambito di agglomerato (PALoc), al Parco del piano di Magadino e alla Fondazione Bolle, contribuiranno a rafforzare la visione di un Gambarogno a misura d'uomo.

LA STORIA DEL PROGETTO

La storia del Porto è lunga e, per certi versi, non priva di tribolazioni. Le prime discussioni relative alla sua realizzazione risalgono a quasi 40 anni orsono.

In tempi più recenti, è con la costituzione del Comune unico aggregato che il progetto trova nuovo slancio, venendosi a creare le condizioni ideali per passare dalla fase progettuale a quella realizzativa.

Ripercorriamo i momenti più significativi che hanno contraddistinto il progetto del Porto:

- 1986 Prima ipotesi di costruzione di un Porto del Gambarogno.
- 1994 Il Consorzio Piano Regolatore del Gambarogno (in seguito Consorzio PR) commissiona allo Studio d'ingegneria Sciarini SA un progetto di Porto comprensivo di darsena e rimessaggio invernale.
Il Consorzio PR inoltra al Cantone la prima domanda di costruzione.
- 1996 Il Cantone rilascia al Consorzio PR l'autorizzazione a costruire.
- 1998 Per superare l'eccessivo frazionamento istituzionale dei Comuni e la difficoltà nel trovare un accordo si costituisce la Porto Regionale del Gambarogno SA (in seguito Porto SA), con pacchetto azionario detenuto dai Comuni.
- 2000 La Porto SA chiede e ottiene quindi l'autorizzazione a costruire.
- 2002 La Porto SA fa realizzare la prima variante di progetto, quindi chiede e ottiene l'autorizzazione a costruire sul progetto rivisto.
- 2003 La Porto SA invia al Consiglio di Stato una richiesta per i sussidi secondo la Legge federale sull'aiuto agli investimenti nelle regioni montane (LIM) e la Legge sul turismo (LTur).
Il Consiglio di Stato nega i sussidi.
- 2005 La Porto SA rinuncia per questioni finanziarie a costruire il progetto nella variante 2002 e fa elaborare una seconda variante che preveda la diminuzione del numero di attracchi e l'abbandono della darsena.
- 2006 La Porto SA inoltra al Cantone una domanda di costruzione preliminare.
- 2007 La Porto SA fa elaborare il rapporto di Impatto ambientale (RIA) e il Piano particolareggiato (PP6).
- 2008 La Porto SA invia il PP6 e il RIA al Dipartimento del territorio il quale, tramite gli Uffici cantonali preposti, impone nuove modifiche al progetto che dovrà sorgere sul demanio cantonale.
- 2009 Conclusione dell'esame preliminare del PP6 da parte del DT, pubblicazione e crescita in giudicato del documento pianificatorio.
- 2010 La Porto SA rimane inattiva dal 2010 al 2012, in attesa della costituzione del nuovo Comune aggregato Gambarogno. Dopo il suo scioglimento subentra in toto il Municipio di Gambarogno (in seguito Municipio).
- 2012 Il Municipio riprende il progetto dalla Porto SA e decide di darvi continuità, aggiornando e razionalizzando il progetto, sia a livello tecnico che finanziario.
- 2013 Il Municipio invia ai preposti Uffici cantonali l'incarto completo (PP e domanda di costruzione) per nuovo esame.
Allestisce quindi il MM no. 36 da sottoporre al Consiglio comunale per la concessione dei crediti di costruzione e l'accompagnamento pianificatorio.

Nel mese di settembre il Consiglio comunale concede un credito quadro di CHF 14'409'385.00 per la messa in esercizio del Porto, la copertura dei costi pregressi della Porto SA e l'accompagnamento del Piano particolareggiato PP6 (MM no. 35).

E' sottoscritto con lo Studio d'ingegneria Sciarini SA un contratto di prestazioni globali (SIA 112) comprensivo della progettazione, della fase degli appalti, del progetto esecutivo, della direzione lavori, della messa in esercizio e della liquidazione di tutti i lavori inerenti il Porto Gambarogno.

Nel mese di novembre è presentato un ricorso da parte di uno studio d'ingegneria del Locarnese, contro il mandato di progettazione concesso allo Studio d'ingegneria Sciarini SA.

2014 Nel mese di giugno il Consiglio di Stato approva il Piano particolareggiato del Porto e concede al Comune sia l'autorizzazione a costruire sia la concessione demaniale trentennale, per l'insediamento del porto al Sass di Sciatt.

Il ricorso presentato nel mese di novembre 2013 è dichiarato irricevibile dal Tribunale amministrativo (in seguito TRAM) nel giugno 2014 e dal Tribunale federale nell'ottobre dello stesso anno.

2015 Iniziano i lavori di affinamento del progetto esecutivo, dei concorsi d'appalto e delle delibere per iniziare i lavori di costruzione.

2016 Nel mese di agosto, contro le delibere riguardanti il falso fondale e i moli frangiflutti, vengono presentati due distinti ricorsi.

2017 Nel mese di febbraio il ricorso riguardante i frangiflutti galleggianti è accolto dal TRAM per una questione formale relativa alla mancanza di un documento. Sentenza poi confermata su ricorso sussidiario in materia costituzionale dal Tribunale Federale nel mese di dicembre, mettendo il Comune nella necessità di adottare una nuova decisione.

Nel mese di marzo anche il ricorso riguardante il fondale artificiale è accolto dal TRAM, poiché il referente della ditta aggiudicataria non disponeva dei necessari titoli di studio. Anche in questo caso il Comune si trova nella necessità di adottare una nuova decisione. Il Municipio, per le delibere delle opere annullate su ricorso, allestisce i nuovi concorsi con procedure libere sottoposte al Concordato intercantonale sugli appalti pubblici (CIAP).

Sulla scorta delle offerte valide raccolte il Municipio comprende che il costo finale stimato per l'opera supera il 10% il credito concesso dal Consiglio comunale nel mese di settembre 2013, ma è volontà dell'Esecutivo mantenere questi importanti appalti in Ticino.

2018 Nel mese di marzo il prof. Orlando Nosetti, sulla scorta delle previsioni di spesa del progetto aggiornato, dichiara sia la sostenibilità finanziaria sia la redditività dello stesso, anche a fronte di un investimento accresciuto a CHF 18'909'385.00.

Il Municipio allestisce il MM no. 233 riguardante il credito suppletorio necessario.

Nel mese di giugno il Consiglio comunale concede un credito suppletorio di CHF 4.5 MIO (MM no. 233) quale aggiornamento dei costi del Porto votati nel settembre 2013.

Nel mese di agosto, entro i termini previsti dalla Legge organica comunale, è presentato un referendum contro la decisione del Legislativo che aveva approvato e concesso il credito suppletorio di CHF 4.5 MIO.

2019 Nel mese di aprile ha luogo la votazione popolare sul referendum e il credito suppletorio di CHF 4.5 MIO è accettato, confermando la decisione del Consiglio

comunale del mese di giugno 2018.

2020 Continuano i lavori di affinamento dei progetti esecutivi, delle delibere e le prime fasi di preparazione del cantiere con gli scavi e la realizzazione di una cabina elettrica.

2020 Iniziano i lavori per l'infissione dei micropali, la creazione del falso fondale e a seguire, nel 2024 la costruzione e la posa del molo frangiflutti. I lavori sono in corso d'opera, di seguito una panoramica delle principali fasi di cantiere:

- Fine 2020 - fine 2023 Opere consorzio Implenia-Ghidoni per il falso fondale
- 2024 Opere ditta Muttoni per il molo frangiflutti
- Marzo - maggio 2025 Opere Ingemar per pontili e finger d'ormeggio
- Maggio - dicembre 2025 Opere Mafledil per opere fuori terra
- 2026 Finiture

Durante le fasi esecutive, il Consiglio comunale e le Commissioni sono state regolarmente informate – ricorrendo anche a sopralluoghi – circa l'avanzamento delle opere e l'evoluzione dei costi. In particolare vi sono stati degli incontri il 18 maggio 2022, il 26 settembre 2022, il 29 settembre 2023, il 23 novembre 2023, il 11 marzo 2024 e il 24 giugno 2024.

L'ATTUALITÀ DEL PROGETTO

Il progetto del Porto è stato adottato dal Consiglio comunale nell'anno 2013, contestualmente alla concessione dei crediti di costruzione e per l'accompagnamento pianificatorio.

La realizzazione del falso fondale, eseguita per questioni tecniche in modo differente rispetto agli ancoraggi classici previsti dal progetto iniziale, è stata fatta propria dal Consiglio comunale nell'anno 2018, quando è stato concesso il 1° credito suppletorio di CHF 4.5 MIO.

Il progetto del Porto, così modificato, è frutto di vari compromessi poiché, oltre agli aspetti tecnici legati alla configurazione del luogo ove sorge, ha dovuto considerare:

- le condizioni poste dagli Uffici competenti del DT nell'ambito degli esami preliminari e definitivi;
- le norme di Piano Regolatore;
- il Piano Particolareggiato;
- l'autorizzazione cantonale a costruire;
- il rapporto d'impatto ambientale (RIA);
- la concessione demaniale.

Il ridimensionamento studiato per la parte a terra, di seguito descritto, è necessario per contenere i costi d'investimento, ma non muta i contenuti e l'attualità del progetto che, per ordine di grandezza, servizi e numero di natanti offerti risulterà il secondo Porto del bacino svizzero del Lago Maggiore, dopo quello regionale di Locarno.

I PRINCIPI A SOSTEGNO DEL II° CREDITO SUPPLETORIO

L'esigenza di chiedere un secondo credito suppletorio fonda sui seguenti principi:

- 1) il Legislativo è competente in materia d'investimenti, non solo per l'approvazione del credito, ma anche nella scelta del progetto e del preventivo definitivo;
- 2) il Municipio, nell'ambito delle proprie competenze, deve prendere tutte le decisioni e le misure necessarie affinché la costruzione dell'opera sia realizzata conformemente al progetto e al preventivo adottati dal Legislativo. Non è possibile introdurre elementi nuovi, come pure tralasciarne di quelli facenti parte del progetto approvato;
- 3) modifiche al progetto (dunque non i dettagli costruttivi), anche se intese a ottimizzare lo stesso, vanno sottoposte preventivamente al Legislativo, per approvazione;
- 4) qualsiasi spesa d'investimento attuata dal Municipio deve essere sorretta da sufficiente base legale, rappresentata dall'approvazione del Legislativo o dalla delega di competenza;
- 5) il coinvolgimento del Legislativo deve avvenire in tempi ragionevolmente sostenibili con un'adeguata informazione alle Commissioni permanenti e quindi con la presentazione del MM, sia sul credito suppletorio sia per la modifica di progetto delle parti a terra;
- 6) nel caso specifico del Porto, considerato che si è in presenza di più parti d'opera, la previsione di maggior costo va fatta considerando il credito lordo globale votato dal Consiglio comunale, da raffrontare con la spesa lorda globale presunta di liquidazione (vedi art. 28 RG FCC).

RITARDI E PROIEZIONE DEI COSTI DEL PROGETTO 2013

Nel mese di agosto 2016 sono stati presentati due ricorsi contro le delibere a due ditte italiane, risultate le migliori offerenti nei concorsi LCPubb/CIAP. Le sentenze del TRAM hanno visto soccombenti le due ditte, ritenute inidonee per vari motivi e le opere in oggetto sono state successivamente appaltate a ditte ticinesi, nonostante queste presentassero costi più elevati.

Oltre alle differenze negli importi di delibera citati sono pure subentrati, a seguito dei ritardi cumulati nell'inizio dei lavori, i rincari sugli indici dei costi di produzione (in seguito ICP), nonché l'opportunità di ottimizzare alcune componenti del falso fondale nell'ottica di permettere il futuro contenimento degli oneri di manutenzione.

Con un presunto costo finale dell'opera che avrebbe superato il 10% del credito inizialmente votato è nata l'esigenza di presentare la 1° richiesta di credito suppletorio, per un importo di CHF 4.5 MIO.

Successivamente, la decisione del Consiglio comunale a riguardo del credito suppletorio, è stata sottoposta a referendum popolare che, seppur respinto in votazione popolare del mese di aprile 2019, ha ulteriormente ritardato l'inizio lavori che hanno quindi subito tutte le conseguenze delle intervenute crisi pandemiche, politiche ed energetiche. Conseguenze assolutamente non programmabili e men che meno dipendenti dalla volontà delle Autorità comunali.

Nel corso dell'anno 2023, in base all'avanzare di lavori e degli ulteriori rincari ICP intervenuti, conosciuti o presunti, il Municipio ha aggiornato la proiezione dei costi ed ha dovuto constatare, nell'agosto 2023, che la costruzione del Porto, se realizzata nella sua intera essenza secondo i piani approvati, sarebbe costata poco meno di CHF 24.6 MIO, concretizzando dunque un inaccettabile superamento di costo del 30% rispetto ai crediti votati.

Questa condizione ha posto le premesse per una rivalutazione del progetto, segnatamente le parti a terra, nell'ottica di contenere in modo significativo l'investimento.

LA NECESSITÀ DI RIDIMENSIONARE LE PARTI A TERRA E LA PROCEDURA DA SEGUIRE, CONCORDATA CON LA SEZIONE DEGLI ENTI LOCALI

In funzione della situazione anzi indicata, con l'obiettivo di contenere i costi d'investimento, il Municipio ha ritenuto necessario proporre un ridimensionamento delle parti a terra non ancora costruite. Di questa volontà si sono informate preliminarmente le Commissioni permanenti della Gestione e delle Opere pubbliche, indicando anche la volontà d'incontrare i responsabili della Sezione enti locali per definire la corretta procedura da seguire.

L'incontro con i responsabili della SEL ha avuto luogo in data 7 febbraio 2024.

Dopo l'esposizione dei fatti, Municipio e SEL hanno concordato il seguente modo di procedere:

- 1) nel corso del mese di marzo 2024 il Municipio ha organizzato un incontro informativo con le Commissioni permanenti delle Opere pubbliche e della Gestione, per presentare il progetto riduttivo e tutte le questioni finanziarie legate al presente Credito suppletorio;
- 2) in base ai progetti definitivi forniti dal progettista, per la parte riduttiva delle opere a terra è stata avviata e conclusa positivamente la procedura edilizia con il rilascio della licenza edilizia in data 19 settembre 2024;
- 3) con i servizi cantonali competenti è stata valutata la possibilità di assegnare le opere da impresario costruttore, nonostante il tempo trascorso, all'impresa di costruzioni che aveva a suo tempo vinto l'appalto, possibilità confermata e formalizzata con contratto del 18 ottobre 2024. Il contratto mantiene integralmente le condizioni del 2016, applicando i rincari secondo il metodo dei costi di produzione (ICP, norma SIA 123) e adeguando i quantitativi sulla scorta della variante riduttiva, oggetto del presente Messaggio municipale;
- 4) nel mese di giugno 2024 si è informato il Legislativo di tutto quanto in atto e dell'obiettivo di presentare questo Messaggio sul credito suppletorio nell'autunno 2024, in presenza anche dell'aggiornamento dell'Analisi economico finanziaria del mese di novembre 2024, allestita dal Professor Orlando Nasetti.

Nel verbale dell'incontro con la SEL, i collaboratori hanno voluto evidenziare come l'obiettivo fondamentale da perseguire nella prosecuzione del progetto avrebbe dovuto sempre essere quello della tutela degli interessi collettivi, ossia di salvaguardare e non pregiudicare le effettive competenze decisionali del Consiglio comunale sugli oggetti di sua competenza, evitando di porre quest'organo (dal profilo progettuale e finanziario) di fronte a irreversibili fatti compiuti.

In quest'ottica si osserva che tutti gli interventi costruttivi sin qui eseguiti rispettano i piani approvati da parte del Consiglio comunale e l'esecuzione di opere non approvate, come il caso per le opere a terra contenute nella nuova variante progettuale non è ancora avvenuta e diventa oggetto del presente Messaggio municipale. L'impegno del Municipio è stato quello di rispettare il procedere concordato con la SEL ed in particolare il licenziamento del presente Messaggio entro il corrente autunno, prima di avviare l'esecuzione delle opere a terra.

Per quanto concerne la nuova progettazione, affinché i passi sviluppati dal Municipio fossero sorretti da una visione condivisa, il Consiglio comunale e le sue Commissioni sono stati informati nei seguenti momenti:

- in data 29 settembre 2023 con il Consiglio comunale, in una visita al Porto Gambarogno in cui si sono espone le prime valutazioni circa la possibilità di ridurre le opere a terra;
- in data 23 novembre 2023 con la Commissione della Gestione, in sede di discussione per il Messaggio municipale sul preventivo 2024;
- in data 11 marzo 2024 con le Commissioni della Gestione e delle Opere pubbliche, in un incontro dedicato;
- in data 24 giugno 2024 con il Consiglio comunale, durante la seduta ordinaria.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO RIDUTTIVO PER I SERVIZI A TERRA E CONFRONTO DELLE VARIANTI DI PROGETTO 2013 E 2024

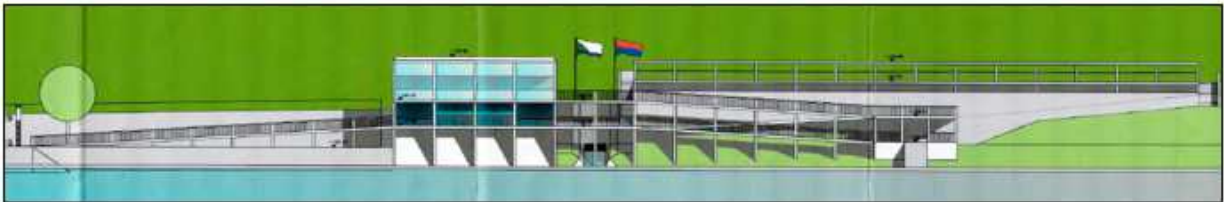
Nelle valutazioni eseguite dal progettista, senza snaturare i contenuti del progetto e mantenendone gran parte delle peculiarità, è stato calcolato che è possibile conseguire un contenimento nei costi d'investimento di ca. 2.44 MIO di CHF (IVA esclusa), portando il presunto costo finale dell'opera a ca. CHF 22.14 MIO (IVA esclusa), ossia con un superamento rispetto ai crediti votati del 17%.

Il progetto così rivisto, che mantiene inalterate le parti a lago in buona parte già costruite, prevede una semplificazione nella realizzazione delle opere a terra, segnatamente:

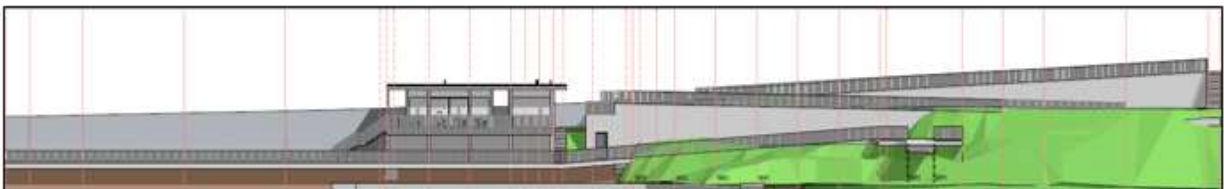
- la capitaneria, ridotta nella sua metratura e concentrata su un unico piano;
- l'esercizio pubblico, con minori posti interni, il potenziamento di quelli esterni - certamente più ricercati ed apprezzati - e il ridimensionamento dei servizi con tutta la struttura concentrata su un piano unico;
- il parcheggio per 38 posti auto (di cui uno destinato ai disabili) su un unico piano a cielo aperto, e non più su due livelli;
- un percorso pubblico (passeggiata) ottimizzato e realizzato collegando direttamente il prato a lago con il soprastante posteggio, sfruttando il progetto PALoc, che permette un ulteriore risparmio di CHF 435'000.00;
- la rinuncia alla costruzione delle pompe di benzina/diesel, che oltre al risparmio garantiscono una maggior tranquillità per gli utenti del Porto e limitano fortemente i pericoli d'inquinamento, le maleodoranze per i fruitori dell'esercizio pubblico, nonché i transiti nel canale di accesso per il rifornimento.

I sottostanti Piani permettono una prima visione globale delle differenze che comporta la variante riduttiva presentata. Per un miglior confronto tutti i piani originali sono pubblicati e consultabili sulla piattaforma del Consiglio comunale.

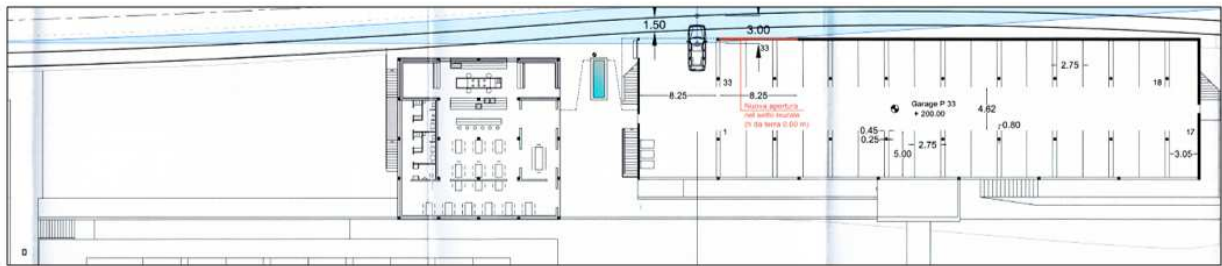
2013 - Aggiornamento 2018



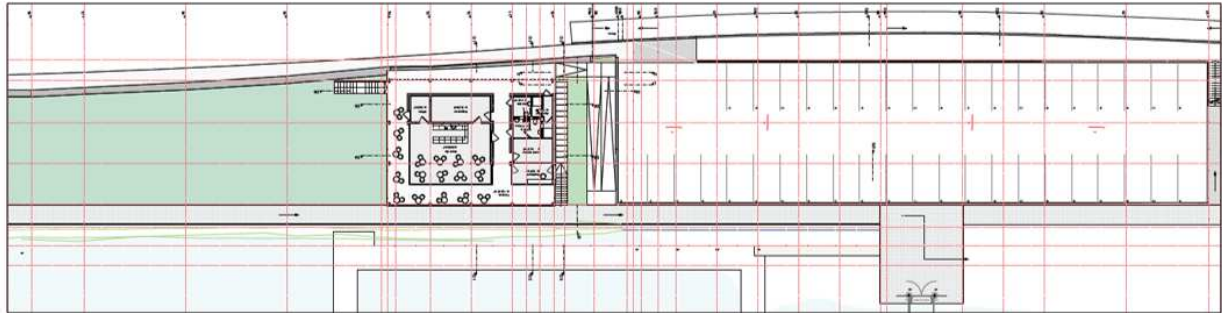
2024 – Variante riduttiva



2013 - Aggiornamento 2018



2024 – Variante riduttiva



I COSTI DEL NUOVO PROGETTO (IVA ESCLUSA)

Come indicato, la realizzazione del nuovo progetto permetterà un contenimento dei costi di CHF 2.44 MIO, attestando il nuovo preventivo a CHF 22'141'000.00. Per ossequiare i disposti LOC, nonché quanto ad oggi discusso con la SEL e il Legislativo, la richiesta di credito da sottoporre al Consiglio comunale e oggetto del presente Messaggio municipale si attende a CHF 3.25 MIO.

Le voci a preventivo che definiscono le fasi principali e concernono i costi maggiori per le opere a terra e a lago sono state tutte contrattualizzate e in parte eseguite (falso fondale e molo frangiflutti), segnatamente:

- il falso fondale - Officine Ghidoni SA;
- il molo frangiflutti - Matteo Muttoni Costruzioni SA;
- i moli interni e i finger d'ormeggio - Ingemar S.r.l.;
- le opere da Impresario costruttore - Mafledil SA.

Voci	Credito 2013+2018	Pagato al 20.11.2024	Proiezione costi finali con progetto 2013	Proiezione costi finali con progetto 2024
Opere a terra	3'939'235	219'000 6%	4'266'000 108%	1'696'300 43%
Sistemazioni esterne	280'000	1'900 1%	280'000 100%	355'000 127%
Opere a lago	12'602'500	11'178'000 89%	14'600'000 116%	15'032'800 119%
Onorari e tasse	1'382'650	1'008'000 73%	1'925'000 139%	1'925'000 139%
Altri costi	705'000	891'800 126%	1'172'000 166%	1'227'500 174%
Totale (iva esclusa)	18'909'385	13'298'700 70%	22'243'000 118%	20'236'600 107%
Rincarì secondo ICP		1'188'000	2'340'000	1'904'400
Totale rincarì compresi	18'909'385	14'486'700 77%	24'583'000 130%	22'141'000 117%
Fabbisogno di credito			5'673'615	3'231'615
Arrotondamento				18'385
Richiesta di credito da sottoporre al CC				3'250'000
Contributo PALoc			-435'000	-435'000
Totale IVA esclusa	18'909'385	14'486'700 77%	24'148'000 128%	21'706'000 115%
<i>Ipotetico supplemento di costo finale netto (rispetto al credito 2013+2018)</i>			5'238'615	2'796'615

Dalla tabella si evince che già rincari ICP non permettono di rispettare i crediti in precedenza votati; con una cifra di ben CHF 1'904'400.00, rappresentano da soli poco meno del 12% della spesa complessiva. I rincari ICP sono in parte conosciuti e in parte sono stati stimati dal progettista, con la collaborazione del Supporto alla Committenza (BHU), basandosi sulle stime di evoluzione congiunturale del settore.

Il Contributo PALoc concerne la realizzazione della passeggiata a lago e andrà in deduzione dell'investimento complessivo al termine delle opere.

IMPOSTA SUL VALORE AGGIUNTO

Sia nel credito di costruzione originale del 2013 sia nei due crediti suppletivi, tutti gli importi sono esposti al netto dell'IVA, poiché il Porto è assoggettato quale servizio a sé stante dal 1° gennaio 2013.

L'imposta pagata non è inserita nei costi poiché integralmente recuperata; è quindi considerata alla stregua di una partita di giro.

ANALISI ECONOMICO FINANZIARIA

Sulla scorta dei costi di costruzione rivisti in base al progetto ridimensionato delle parti a terra, considerati pure i rincari ICP noti e quelli presunti fino alla conclusione dei lavori, è stato dato incarico al Professor Orlando Nosetti di aggiornare l'analisi economica finanziaria della sua ultima revisione, risalente al mese di marzo 2021. L'analisi e le relative tabelle di calcolo sono allegate e parte integrante del presente Messaggio municipale.

Ad ogni buon conto, riportiamo fedelmente le conclusioni del professor Nosetti, che ben riassumono il contesto del progetto:

"Sulla base dei piani economico-finanziari, aggiornati in base ai dati più recenti e tenuto conto dello sviluppo stimato dopo il 2029, così come dei rischi d'investimento, finanziario e operativi, si può dunque affermare ragionevolmente che la sostenibilità del progetto nel medio-lungo termine è garantita".

In termini concreti, a piena occupazione il Porto permetterà indicativamente di generare annualmente un utile netto di CHF 230'000.00 e sin dai primi anni d'esercizio, una liquidità (cash flow) che sarà rivelante e si avvicinerà a CHF 1.00 MIO annui. Le valutazioni del Prof. Nosetti contengono pure alcune suggestioni circa l'iniziale occupazione del Porto, che si prevede di aprire – in forma ridotta e senza alcuni servizi a terra, che ancora devono essere completati – già per la stagione 2025.

Va osservato che le valutazioni del Prof. Nosetti sono sostanzialmente prudenti, il che significa che con buona probabilità le calcolazioni relative alla redditività del Porto vedranno una evoluzione migliore e soprattutto potrebbero avverarsi in tempi più brevi rispetto a quanto indicato.

Dal 2027 saranno generati utili crescenti che permetteranno gradualmente di assorbire, al più tardi entro il 2034, le perdite riportate. In tale condizione è prevedibile che l'intero debito assunto per la realizzazione del Porto potrà essere ammortizzato entro l'anno 2050, mentre gli anticipi del Comune potranno essere estinti entro l'anno 2040.

CORROSIONE DELLE STRUTTURE SOMMERSE

Nell'estate del 2023 è stata riscontrata una possibile corrosione precoce delle strutture sommerse, segnatamente le travi metalliche che formano i tralicci del "falso fondale".

Per la realizzazione di queste opere sono state utilizzate 2 diverse soluzioni progettuali per la protezione anticorrosiva dell'acciaio:

- per i pali emergenti sui bracci oscillanti esposti all'aria la scelta è ricaduta uno strato protettivo superficiale, mediante applicazione di uno strato di zinco e 2 strati di pittura anticorrosiva;
- per le travi perennemente immerse è stato invece preferito prevedere un sovrassessore di 1.8 mm dell'acciaio, sacrificabile nel lungo periodo senza che la resistenza statica dell'intera struttura ne sia compromessa.

Le verifiche esperite hanno permesso di determinare che la corrosione - meno di 1/10 di millimetro - deriva da una significativa concentrazione di diatomee, il cui metabolismo genera maggiori concentrazioni di ossigeno.

Sono state posate 3 boe di controllo a ultrasuoni, in grado di perturbare il metabolismo e la crescita di dette diatomee, soluzione che ha portato ad una mitigazione del fenomeno (controlli aprile-giugno 2023).

È stata organizzata una campagna di misurazione degli spessori dell'acciaio per verificare nel dettaglio la profondità di corrosione e la relativa evoluzione, grazie alla quale la ditta Cescor S.r.l di Milano ha redatto una corposa analisi, a disposizione dei consiglieri che vorranno visionarla, da cui riportiamo le peculiarità:

- il fenomeno corrosivo sembra essersi stabilizzato.
- la corrosione non ha compromesso i valori limite degli spessori dei tubolari, dette tolleranze, per l'accettazione dell'opera ai sensi delle normative SIA in vigore.
- le perdite previste di spessore nei primi anni rientrano nell'ordine del decimo di millimetro.
- con l'avanzamento della corrosione, nei termini comprovati di soli 10 micron/anno, nei prossimi 50 anni è prevedibile una riduzione di spessore di complessivi 0.6 mm; ciò significa la durata di vita minima di 50 anni risulta essere garantita.
- nei prossimi anni saranno esperite delle campagne di ispezione a scadenze regolari. Le boe di controllo ad ultrasuoni saranno mantenute in funzione.

Ad oggi per questa tematica sono stati spesi ca. CHF 80'000.00, segnatamente per analisi, prelievi, immersioni, acquisto e posa delle boe di controllo ad ultrasuoni.

Per i controlli futuri e per la regolare verifica della progressione dello stato corrosivo, si prevede un costo di ca. 8'000.00 CHF/anno per i primi 5 anni, dilazionati in seguito ad intervalli quinquennali. I costi per il consumo elettrico delle sonde non sono qui stati considerati ma rientreranno negli ordinari costi di funzionamento del Porto.

TEMPISTICHE

Nonostante alcune fasi del progetto sono già state palesate nei precedenti capitoli, riteniamo doveroso riassumere le prossime peculiari tappe del cantiere:

- fine lavori frangiflutti, fine gennaio 2025;
- fine lavori posa pontili e finger d'ormeggio, fine maggio 2025;
- possibilità di utilizzo del Porto (attracco natanti), a partire da giugno 2025;
- fine opere da impresario costruttore parte fuori terra, dicembre 2025;
- fine opere di finitura, esterni e consegna al Committente, autunno 2026.

ALLINEAMENTO AL NUOVO PIANO CONTABILE MCA2

Il credito suppletorio andrà in aumento dei crediti già votati per il Porto e iscritto nella categoria 1403.902, con una durata dell'investimento di 40 anni e un ammortamento lineare del 2.5%.

L'ammortamento, come per i crediti già votati per il Porto, sarà calcolato a partire dall'anno successivo alla consegna dell'opera.

CONCLUSIONE

La concessione di questo credito suppletorio, di CHF 3.25 MIO (IVA esclusa), risulta oltremodo importante, poiché il Porto è un investimento strategico in grado di autofinanziarsi che promuoverà servizi a favore di residenti e turisti, garantendo nel contempo indotti finanziari a favore di albergatori, esercenti, cantieristi, immobiljaristi, negozianti e artigiani.

Il presente Messaggio, così come gli allegati, sono stati approvati nella seduta di Municipio del 9 dicembre 2024, con risoluzione no. 855. Il Municipio, la Direzione di progetto, il Supporto alla Committenza (BHU) e il Prof. Orlando Nosetti restano a disposizione per fornire alle Commissioni interessate tutte le informazioni e la documentazione di dettaglio che saranno richieste.

Visto quanto precede, siete invitati a voler

deliberare:

- 1) E' approvata la variante di progetto riduttiva per le costruzioni a terra, nel rispetto degli schizzi inseriti nel Messaggio e dei piani di costruzione pubblicati sulla piattaforma del Consiglio comunale.
- 2) E' concesso il II° credito suppletorio, di CHF 3.25 MIO (IVA esclusa, di cui CHF 1.9 MIO per rincari), da aggiungere ai precedenti crediti votati e da utilizzarsi per la conclusione dei lavori di costruzione del Porto comunale a San Nazzaro.
- 3) Gli investimenti andranno iscritti nel conto investimenti nell'anno di realizzo.

PER IL MUNICIPIO

<p>Il Sindaco</p>  <p>avv. G. Della Santa</p>		<p>Il Segretario</p>  <p>Pietro Vitali</p>
--	---	---

Allegato: - Analisi economico-finanziaria, Prof. Orlando Nosetti
- Relazione tecnica variante riduttiva
- Piani relativi alla domanda di costruzione