

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 233

Magadino, 30 aprile 2018
Risoluzione municipale no. 487
di competenza delle Commissioni Opere pubbliche e Gestione

Richiesta di un credito suppletorio di CHF 4.5 MIO per la costruzione del Porto comunale, al Sass di Sciatt, San Nazzaro

Egregio Signor Presidente,
Gentil Signore, Egregi Signori Consiglieri comunali,

1. INTRODUZIONE

Il **Porto Gambarogno** (in seguito Porto), in costruzione in zona Sass di Sciatt, nella frazione di S. Nazzaro, è il tassello più importante del progetto strategico che permetterà di promuovere il riordino generale delle rive, dei campi boe e relativi pontili di servizio, dei depositi di barchini e gli attracchi temporanei a riva, oggetto di separato Messaggio per la concessione del credito di progettazione.

Non solo, il Porto è una delle “leve” per promuovere servizi a favore di residenti e turisti, **con importanti indotti finanziari** a favore degli albergatori, degli esercenti, dei cantieristi, degli immobiljaristi, dei negozianti, degli artigiani attivi nella nostra economia e, in generale, per tutta la popolazione del Gambarogno.

Anche chi non avrà un natante da stazionare nella nuova struttura portuale, godrà di ampi spazi rinaturati e di una passeggiata 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 del Gambarogno, quale “Comune da vivere”.



2. L'ATTUALITA' DEL PROGETTO

Il progetto del Porto, inizialmente voluto dal Consorzio Piano regolatore, poi gestito tramite la Porto Regionale SA, quindi promosso dal nostro Comune, negli anni direttamente successivi all'aggregazione è **più che mai attuale**, costantemente aggiornato allo stato della tecnica, la cui importanza e collocazione è pure **riconosciuta dal Piano direttore cantonale**, aggiornato e approvato dal Consiglio di Stato il 20 maggio 2009.

3. LA RICONFERMA DEL PROGETTO E DEGLI ATTI AUTORIZZATIVI

In data 30 settembre 2013, in seduta straordinaria, il Consiglio comunale ha concesso un credito di costruzione di CHF 14'409'385.00 e adottato il documento pianificatorio del Piano particolareggiato. I Messaggi municipali di queste due decisioni, no. 35 e 36 2012-2016, sono allegati e parti integranti del presente Messaggio.

In data 18 giugno 2014 il Consiglio di Stato ha approvato il Piano particolareggiato del Porto, rilasciato l'autorizzazione a costruire e la Concessione demaniale trentennale, per l'insediamento del porto a San Nazzaro.

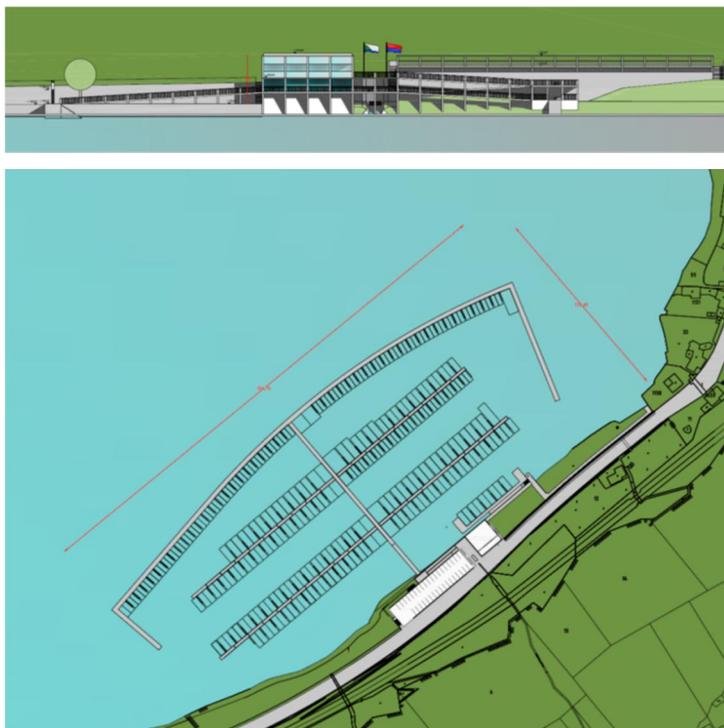
Le decisioni del Consiglio comunale sono cresciute in giudicato e tutti gli atti autorizzativi sono validi.

Il progetto approvato non subisce sostanziali modifiche, rimangono infatti identiche le opere a terra e quelle galleggianti di superficie. Per contro, hanno subito delle modifiche le opere di ancoraggio in acqua, adattate all'evoluzione della tecnologia subacquea e alle esperienze registrate presso strutture analoghe, sia sul Lago Maggiore sia su altri laghi svizzeri e italiani.

L'attuale progetto del porto Gambarogno presenta i medesimi contenuti e requisiti del progetto approvato e licenziato nel 2013 e meglio:

- l'attracco per ca. 280 natanti;
- la capitaneria;
- un bar/ristorante con relativi servizi e magazzini;
- un parcheggio su due livelli di 68 posti auto;
- una stazione di rifornimento per natanti;
- un percorso pubblico (passeggiata) realizzato attraverso rampe con pendenza massima del 6%, che collegano fra loro tutti i livelli e la retrostante strada cantonale.

Ne consegue che l'attuale progetto è un'evoluzione esecutiva di quello approvato.



4. PERCHE' E' CAMBIATO IL CONCETTO DI ANCORAGGIO DEI MOLI FRANGIFLUTTI

Il progetto del Porto, votato dal Consiglio comunale nell'anno 2013, era stato studiato sulla scorta delle esperienze degli altri porti costruiti sul Lago Maggiore, l'ultimo in ordine di tempo quello di Locarno. Solo successivamente, quando si è passati dal progetto definitivo a quello esecutivo, ci si è dovuti confrontare con una situazione unica, dissimile a tutti gli altri progetti realizzati.

Il progetto proposto è stato sottoposto e verificato dall'ing. verificatore, nominato dal Comune, ing. David Müller, della ditta Shiptec AG di Lucerna, che ne ha confermato la validità.

Il Porto è realizzato in un sito caratterizzato da:

- forte pendenza del fondale lacustre;
- distanza del pontile frangiflutti da riva di circa 130 m;
- una profondità del fondale, a 130 m dalla riva, di 100 m (considerando un grado di discesa di 30°).

Inoltre, bisogna considerare le grandi escursioni del livello minimo e massimo del lago, fino a 6m.

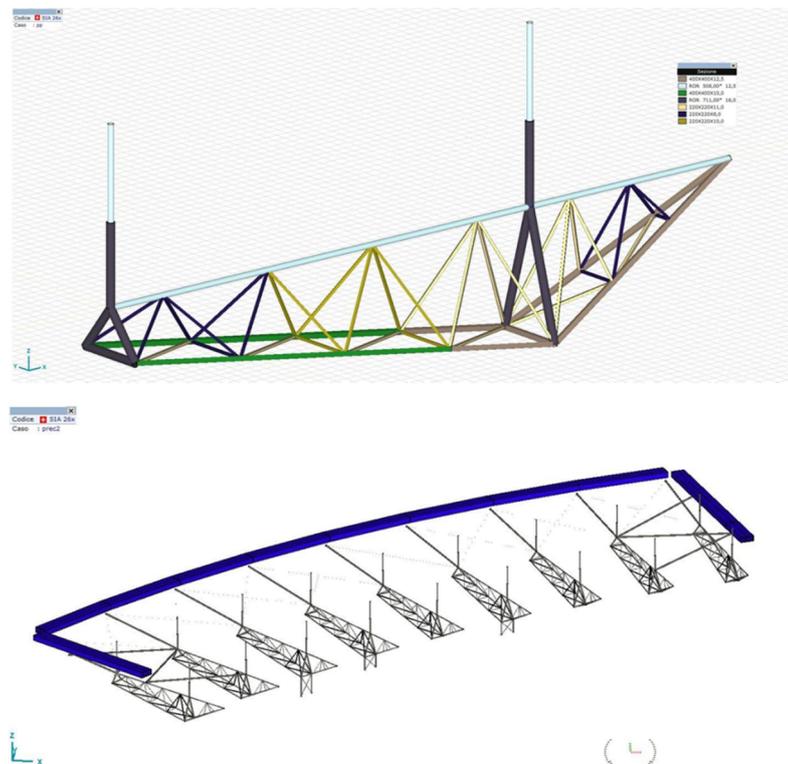
Per le motivazioni qui esposte non è possibile:

- ancorarsi con dei corpi morti perché la profondità sarebbe eccessiva;
- utilizzare sistemi di ancoraggio con catene o Seaflex (tiranti elastici), perché a parità di regolazione si otterrebbe una rigidità enormemente variabile in funzione del livello del lago, con il risultato che per mobilitare la forza di ritenuta si avrebbero spostamenti inaccettabili. Quando il livello

del lago è basso, per avere un sistema funzionante, sarebbe necessario regolare il tiro delle catene e questo ad ogni sua variazione (come capita ad esempio sul Lago di Garda, malgrado escursioni del lago più contenute).

Inoltre, nel caso di ancoraggi profondi con corpi morti, risulta imponderabile sia il costo di posa sia quello di manutenzione, da effettuarsi vista la profondità con palombari e con attrezzatura specialistica.

In pratica, per ovviare alla profondità del fondale, alla forte fluttuazione del livello del lago, al moto ondoso e soprattutto per limitare i futuri costi di manutenzione, causati dalla necessità di un uso ricorrente di palombari, il sistema catenario tradizionale è stato sostituito da un falso fondale, costituito da una struttura in acciaio monolitica alla quale saranno agganciati i moli frangiflutti precompressi.



Rappresentazione di dettaglio della struttura del falso fondale

I dati anzi indicati sono estratti dalla relazione tecnica allestita dallo Studio d'ingegneria Sciarini SA, allegata e parte integrante del presente Messaggio.

5. IL CREDITO SUPPLETORIO

Nell'ambito delle pratiche per i concorsi di appalto, liberi o sottoposti al Concordato intercantonale degli appalti pubblici (CIAP), sulla scorta delle offerte valide raccolte il Municipio, concluse le varie procedure ricorsuali, ha constatato che il costo finale dell'opera avrebbe superato di oltre il 10% il credito originario concesso dal Consiglio comunale.

Per questo motivo si è deciso di sottoporre al Consiglio comunale una domanda di credito suppletorio, ai sensi dell'art. 168 LOC.

Si rammenta che:

- il credito suppletorio è il complemento di un credito d'investimento in essere;
- il credito suppletorio deve essere chiesto se il sorpasso accertato sarà di almeno il 10% del credito originario e superiore a CHF 20'000.00. Tali sorpassi devono essere approvati con apposito messaggio secondo le norme previste per i relativi crediti. Per sorpassi inferiori è sufficiente chiedere la ratifica ad opera terminata;
- la richiesta deve essere presentata non appena il sorpasso diventa prevedibile.

I maggiori costi riscontrati sono in parte imputabili all'accresciuta complessità dell'opera subacquea (falso fondale), alla sua unicità e al rincaro dei costi di costruzione registrato nei 5 anni trascorsi dal momento della concessione del credito.

Di conseguenza, il Municipio ha deciso di sospendere i lavori di costruzione del Porto e sottoporre al Consiglio comunale la richiesta di concessione di un credito suppletorio di CHF 4.5 MIO che permetterà, per le motivazioni che in seguito andremo ad approfondire, **di mantenere le delibere dei lavori più importanti in Ticino, favorendo così le imprese locali.**

La discussione e il dispositivo finale di questo Messaggio non riguardano più il progetto del Porto come tale, neppure la sua ubicazione, ma solo la parte di credito mancante per riprendere e completare i lavori.

6. COSA SUCCEDERÀ SE IL CREDITO SUPPLETORIO NON SARÀ APPROVATO

La lunga preparazione del progetto del Porto, l'approfondimento tecnico, quelli economico e finanziario, l'esecuzione dei lavori preparatori, le procedure amministrative, civili e ricorsuali, hanno generato negli anni delle spese che riguardano:

- i costi relativi allo scioglimento della Porto Regionale SA;
- gli onorari per i progetti definitivi, esecutivi e di dettaglio;
- i costi per l'ingegnere verificatore;
- i costi per altri onorari (assistente tecnico, legale, finanziario, coordinamento);
- i costi per i capitolati e gli appalti;

- i lavori di scavo e di consolidamento della scarpata, già eseguiti;
- i costi per attività varie minori.

Tutte le fatture contabilizzate, ad oggi, determinano una spesa d'investimento complessiva di 1.74 MIO di franchi, in parte finanziata con il versamento della prima tranches dell'aiuto cantonale sugli investimenti, di 1 MIO di franchi e da altre partecipazioni per complessivi 14'806.50 franchi.

Se il credito suppletorio non dovesse essere concesso, in assenza della necessaria autorizzazione e copertura finanziaria, il progetto del Porto dovrebbe essere abbandonato o realizzato con delibere dirette a ditte estere (vedi capitolo 8 - L'OPPORTUNITÀ DI SOSTENERE L'ECONOMIA TICINESE).

Se il progetto dovesse essere abbandonato quanto già speso e i costi delle prestazioni già fornite e ancora da onorare, andrebbero irrimediabilmente persi.

Risulta pure inverosimile ipotizzare la realizzazione di un altro progetto o di un cambio di luogo; le nuove procedure pianificatorie e autorizzative implicherebbero un lasso di tempo così lungo (da 8 a 10 anni) che le premesse verrebbero meno. Infatti, sul Lago Maggiore sono diverse le richieste per creare o potenziare altri porti che, di fatto, renderebbero poi superata la struttura portuale del nostro Comune.

7. LE PROCEDURE RICORSUALI CHE HANNO RALLENTATO IL PROGETTO

L'iter procedurale relativo a concorsi ed appalti è stato particolarmente complesso e lungo. In alcuni casi, in assenza di valide offerte, hanno implicato il rifacimento dei concorsi. Non solo, i vari ricorsi presentati dai privati hanno contribuito a determinare sia il ritardo nell'esecuzione delle opere sia l'aumento dei costi del Porto.

Nel novembre 2013, un primo ricorso presentato da uno studio d'ingegneria del Locarnese, contro il mandato di progettazione all'ing. Sciarini, è stato dichiarato irricevibile dal TRAM nel giugno 2014. Questa sentenza è stata poi confermata anche dal Tribunale federale nell'ottobre 2014.

Nell'agosto 2016, contro l'ultima "tornata" di concorsi per il falso fondale e i moli frangifluti, sono stati presentati due ulteriori ricorsi:

1. Il primo, della ditta Matteo Muttoni SA, ha impugnato la delibera delle opere dei frangifluti galleggianti al Consorzio Betoncablo SPA – STV Castiglioni SRL. Il ricorso è stato accolto dal TRAM nel febbraio 2017 per la mancanza di un diagramma della manodopera, previsto dal capitolato. Questa sentenza è stata poi confermata anche dal Tribunale federale il 20 dicembre 2017, che ha rinviato il tutto al Comune per nuova decisione.
2. Il secondo, del Consorzio Ghidoni SA – Cattaneo SA, ha impugnato la delibera per il fondale artificiale alla Camero Ferramenta e Siderurgici

SRL. Anche questo ricorso, con sentenza del TRAM del marzo 2017, è stato accolto per inidoneità dell'ingegnere della ditta indicato nel concorso e gli atti sono pure stati rinviati al Comune per nuova decisione.

Immediatamente dopo la crescita in giudicato delle sentenze sui ricorsi delle ditte Matteo Muttoni SA, per i frangiflutti galleggianti, e del Consorzio Ghidoni – Cattaneo SA, per il falso fondale artificiale, sono stati allestiti nuovi concorsi con procedure libere sottoposte al CIAP nell'anno 2017.

Per motivi formali e materiali, nuovamente, **tutte le offerte pervenute hanno dovuto essere escluse e le commesse non hanno quindi potuto essere aggiudicate.**

8. L'OPPORTUNITÀ DI SOSTENERE L'ECONOMIA TICINESE

Visto l'esito negativo delle procedure libere (concorsi pubblici) per i due contenziosi anzi citati, sentito il parere legale commissionato all'avvocata Lisa Ferrario Petrini, è ora possibile applicare l'art. 13 RLC Pubb/CIAP. Questo articolo prevede che una commessa possa essere aggiudicata per incarico diretto, indipendentemente dal suo valore, qualora nella procedura di pubblico concorso non sia stata presentata alcuna offerta valida (lett. a), come nel caso concreto del nostro Porto.

Approfittando di quest'opportunità, il Municipio è intenzionato ad aggiudicare le commesse per i frangiflutti galleggianti e per il falso fondale artificiale a mandato diretto, a ditte ticinesi.

Se le commesse per il falso fondale artificiale e i moli frangiflutti fossero appaltate alle ditte estere, miglior offerenti, si registrerebbe sicuramente un importante risparmio.

L'intenzione del Municipio, vista anche la solidità finanziaria del progetto, è comunque di favorire l'economia locale, evitando anche potenziali contenziosi che ritarderebbero ulteriormente la ripresa dei lavori.

9. IMPOSTA SUL VALORE AGGIUNTO

Sia nel credito di costruzione originale del 2013 sia nell'attuale credito suppletorio, tutti gli importi sono esposti al netto dell'IVA, poiché il Porto è assoggettato quale servizio a sé stante. L'imposta pagata non è inserita nei costi poiché integralmente recuperata; è quindi considerata alla stregua di una partita di giro.

L'Amministrazione federale delle Contribuzioni (AFC) ha confermato l'assoggettamento del Porto a partire dal 1° gennaio 2013 (numero IVA: CHE-485.811.522).

La prassi qui indicata è stata recentemente confermata, per un caso analogo, da un parere della Sezione Enti locali.

10. I COSTI AGGIORNATI DEL PROGETTO

Parte d'opera		Importi IVA esclusa	
1	LAVORI PRELIMINARI	163'329.86	
	Opere di scavo	163'329.86	
2	EDIFICIO	3'795'516.76	
	21 Grezzo 1		
	Opere da impresario	1'590'478.70	
	Ponteggi	82'352.50	
	22 Grezzo 2		
	Opere da serramentista	320'000.00	
	Opere isolamento tetti piani	150'000.00	
	23 Impianto elettrico		
	Impianto elettrico	613'805.37	
	Impianto elettrico	60'248.50	
	Fornitura corpi illuminanti	75'000.00	
	24 Impianto RCV	242'444.91	
	25 Impianto sanitario	187'386.79	
	26 Impianto di trasporto	55'000.00	
	27 Finiture 1	219'500.00	
	28 Finiture 2	199'300.00	
4	LAVORI ESTERNI	12'782'446.70	
	41 Costruzione grezza e finiture		
	Opere di pavimentazione	140'000.00	
	Costruzioni metalliche	130'000.00	
	42 Giardini	10'000.00	
	-- Fondale artificiale e pali	6'700'000.00	
	-- Frangiflutti galleggianti	4'156'520.70	
	-- Pontili galleggianti e Finger d'ormeggio	1'421'814.00	
	-- Stazione di rifornimento per natanti	191'112.00	
5	COSTI SECONDARI E CONTI TRANSITORI	1'443'091.68	
	51 Autorizzazioni, tasse	70'540.00	
	52 Riproduzione documenti, copie, piani	38'085.19	
	58 Costi transitori per accantonamenti	60'431.49	
	59 Costi transitori per onorari	1'274'035.00	
	TOTALE PARZIALE	18'184'385.00	
MM n.36	Costi pregressi	CHF 280'000.00	725'000.00
	Altri costi	CHF 445'000.00	
	TOTALE COMPLESSIVO		18'909'385.00
MM n.36			14'409'385.00
	Credito suppletorio		4'500'000.00

Come si può osservare oltre il 90% dei costi costruttivi sono ora noti e definiti; il margine per imprevisti è estremamente ridotto poiché riguarda opere e finiture per le quali si conoscono i prezzi di riferimento del mercato.

*	<i>Le cifre in viola le oper già eseguite</i>	163'329.86
*	<i>Le cifre in verde riportano le ditte appaltate</i>	4'198'530.76
*	<i>Le cifre in blu le offerte pronte per l'appalto</i>	10'856'520.70
*	<i>Le cifre in rosso riportano una stima dei costi e devono ancora essere appaltate</i>	1'522'912.00
*	<i>Altri costi</i>	2'168'091.68
Total		18'909'385.00

11. SOSTENIBILITA' FINANZIARIA

La sostenibilità finanziaria del progetto è stata aggiornata e valutata nel corso del mese di marzo 2018, dal prof. Orlando Nasetti, sulla scorta delle più recenti previsioni di spesa.

Il progetto del Porto, rivisto con la nuova previsione di spesa di CHF 18'909'385.00, è altrettanto sostenibile e redditizio di quello originario.

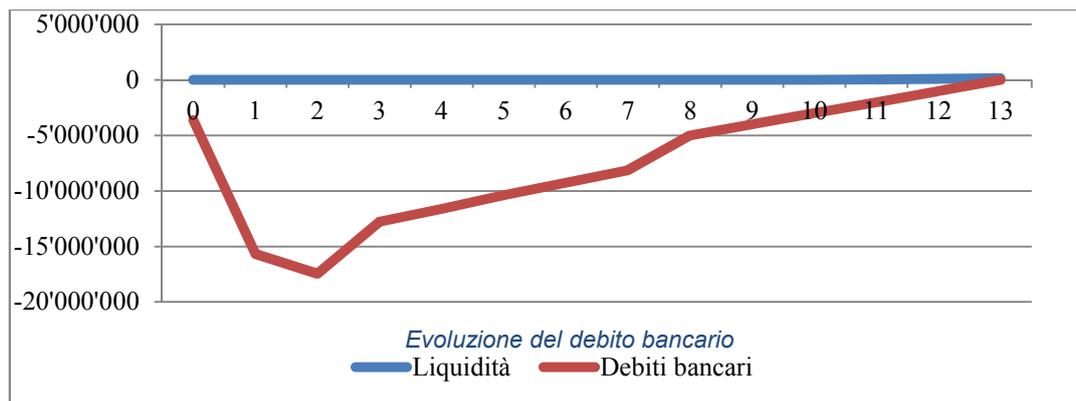
Rispetto al primo piano finanziario, sono stati mantenuti gli stessi parametri, sicuramente prudenziali. In particolare, sono stati considerati:

- un grado di occupazione media dei posti barca dell'80% a regime;
- le tariffe annuali e decennali definite nell'atto di concessione, nel Regolamento del Porto e relativa Ordinanza tariffale;
- gli introiti da affitti e diritti provenienti dal ristorante e dalla vendita di carburante;
- i costi fissi e variabili per energia, acqua, stipendi, tasse e imposte, manutenzioni, tassi d'interesse, ecc.;

con il seguente risultato.

Nel primo anno d'esercizio si prevede una perdita pari a CHF 97'122.00. Già nel secondo anno tuttavia si passa nelle cifre nere, grazie a un utile netto d'esercizio pari a CHF 53'019.00, utile che continuerà a salire fino a raggiungere CHF 381'593.00 nel sesto anno. Il risultato potrà essere ulteriormente migliorato se si raggiungerà un'occupazione media del porto superiore all'80%.

Nel merito, si osserva che nei porti regionali e comunali del bacino svizzero del Lago Maggiore l'occupazione media è pari al 95% e più.



L'utile d'esercizio è conseguito pur garantendo un ritmo di ammortamento del debito contratto verso gli Istituti finanziari pari a 1'000'000 CHF all'anno, cosicché già dopo 13 anni l'esposizione debitoria verso le banche sarà pari a zero e il Comune sarà in grado di rimborsare gli utenti decennali qualora dovessero in blocco non rinnovare il contratto di mutuo, ipotesi altamente inverosimile.

Il progetto risulta quindi essere sostenibile sia nel breve sia nel medio-lungo periodo e sarà in grado di generare utili con regolarità. Utili che potranno essere reinvestiti in opere d'interesse pubblico, segnatamente nel progetto di sistemazione delle rive del lago di cui si è accennato nella parte introduttiva del Messaggio.

Il progetto si auto finanzia e non limita in alcun modo la capacità di autofinanziamento del Comune; quest'ultima è riservata ad altre opere d'interesse pubblico, indicate nel PF di legislatura. Non avrà quindi ripercussione sul moltiplicatore d'imposta o sui conti generali del Comune.

Il Porto può essere considerato a giusta ragione un "motore economico" per il comparto a lago del nostro Comune, che crea incentivi importanti per il turismo, una delle fonti principali di entrate per il Gambarogno e stimola l'economia locale con un investimento di oltre 18 MIO di franchi, spesi in buona parte nel nostro Cantone.

12. I PROSSIMI PASSI

A partire dalla crescita in giudicato della decisione del Consiglio comunale, sul credito suppletorio, i tempi di realizzazione del Porto, considerando i vincoli posti dalla decisione del Consiglio di Stato concernente la protezione della fauna ittica, si estenderanno su un massimo di tre anni, così organizzati:

- 12 mesi per la realizzazione del falso fondale artificiale e delle opere di palificazione;
- 12 mesi per la produzione e la messa in opera a lago del molo frangiflutti;
- 12 mesi per la realizzazione delle opere a terra e le finiture a lago.

Questa tempistica parte dal principio che, quale area di cantiere, sarà utilizzata solo l'area del Porto, al Sass di Sciatt.

Al momento della firma dei contratti, con le ditte interessate, si concorderanno delle soluzioni per l'ottimizzazione delle tempistiche.

13. IN SINSTESI

- La volontà di creare il Porto Gambarogno, in zona Sass di Sciatt, a San Nazzaro è nata negli anni 80 dalle Autorità gambarognesi e figura nel Piano direttore cantonale. Questa volontà è stata ripresa nel progetto aggregativo e il Municipio si è subito attivato per promuovere questo importante progetto strategico.
- Lungo la riva del lago, nel comprensorio comunale, non esistono altre zone idonee ad insediare una struttura portuale di queste dimensioni. Pur considerando le difficoltà date dal fondale, il Sass di Sciatt è il posto ideale per quanto concerne l'accessibilità, il rispetto della quiete verso zone abitate, la disponibilità di posteggi e l'inserimento paesaggistico.
- Il 30 settembre 2013 il Consiglio comunale ha concesso un credito di CHF 14'409'385.00, per la realizzazione del porto e adottato il relativo documento pianificatorio. La licenza edilizia è cresciuta in giudicato ed è a tutt'oggi ancora valida.
- In fase di elaborazione del progetto esecutivo, per ottimizzare i costi di verifica e manutenzione, è sorta l'esigenza di cambiare il concetto di ancoraggio delle strutture galleggianti. Da un ancoraggio tradizionale con catenarie si è passati a un falso fondale sul quale ancorare tutte le strutture galleggianti. Nuovi algoritmi di calcolo, elaborati dall'EPFL (Politecnico federale di Losanna), hanno poi permesso di ridefinire le sollecitazioni date dal moto ondoso e di ottimizzare le dimensioni del molo frangiflutti.
- Durante le procedure d'appalto si sono succedute diverse vertenze ricorsuali (giunte fino al TF), che hanno ritardato notevolmente il programma lavori. Tutte le pratiche sono ora evase e in base alle varie sentenze, tutte le offerte pervenute per il falso fondale e il molo frangi flutti hanno dovuto essere escluse. Per tanto, le commesse non hanno potuto essere aggiudicate; la procedura del CIAP prevede ora che il Comune, per queste due opere, possa procedere con mandati diretti, senza concorso.
- Il Municipio, considerando l'ottima redditività del progetto, ha deciso di non considerare le ditte straniere che offrivano costi nettamente inferiori, ma di favorire tramite mandato diretto ditte ticinesi. I costi totali passano così a CHF 18'909'385.00 e per questo si richiede al Consiglio comunale un credito suppletorio di 4.5 Mio CHF.
- Il piano finanziario, nonostante l'aumento dei costi, conferma la bontà e la redditività del progetto. Senza toccare le tariffe, i prestiti bancari per il finanziamento del Porto saranno restituiti in 13 anni.

- Gli utili generati dal porto, già nei primi anni d'esercizio, permetteranno di investire in progetti di rivalorizzazione della riva pubblica, a favore di tutta la cittadinanza. Si prevede anche un interessante indotto per tutto il Comune.
- Ad oggi, sono già stati firmati 72 precontratti decennali (circa il 23% dei posti). Ci sono inoltre ca. 200 interessati in attesa dell'avvio dei lavori, oltre alle liste d'attesa degli altri porti del bacino svizzero del Lago Maggiore.
- Per la gestione del ristorante e della stazione di rifornimento, dopo pubblico concorso, vi è stata una delibera a favore della ditta Porta Ticino Easy Stop SA. Il contratto definitivo, in attesa dell'inizio lavori, non è ancora stato firmato.
- Il porto sarà ultimato 36 mesi dopo la crescita in giudicato del credito suppletorio.
- Fino ad oggi sono già stati investiti nel progetto 1.74 Mio CHF. In caso di abbandono del progetto, a questo importo andrà aggiunta la liquidazione degli onorari dei progettisti.

14. **CONCLUSIONE**

Quale conclusione, riprendiamo volentieri il primo capoverso del Messaggio originale del 2013, per intenderci quello con cui il Consiglio comunale aveva concesso il credito di costruzione del Porto, dove si commentava:

... La costruzione del Porto al Sass di Sciatt, nella frazione di S. Nazzaro, è da inserire in un contesto generale di fruizione di uno dei beni naturalistici più importanti di cui abbiamo il privilegio di godere: il lago. Il lago è qualità di vita, fonte di appagamento e di riconciliazione con la natura, luogo di svago e riposo, attrazione turistica e, non da ultimo, fonte di benessere economico; il lago, con le sue rive va pertanto preservato, curato e valorizzato come si conviene.

Sommario

1.	INTRODUZIONE	1
2.	L'ATTUALITA' DEL PROGETTO.....	2
3.	LA RICONFERMA DEL PROGETTO E DEGLI ATTI AUTORIZZATIVI	2
4.	PERCHE' E' CAMBIATO IL CONCETTO DI ANCORAGGIO DEI MOLI FRANGIFLUTTI.....	3
5.	IL CREDITO SUPPLETORIO	5
6.	COSA SUCCEDA SE IL CREDITO SUPPLETORIO NON SARÀ APPROVATO.....	5
7.	LE PROCEDURE RICORSUALI CHE HANNO RALLENTATO IL PROGETTO.....	6
8.	L'OPPORTUNITÀ DI SOSTENERE L'ECONOMIA TICINESE	7
9.	IMPOSTA SUL VALORE AGGIUNTO	7
10.	I COSTI AGGIORNATI DEL PROGETTO	8
11.	SOSTENIBILITA' FINANZIARIA.....	9
12.	I PROSSIMI PASSI	10
13.	IN SINSTESI	11
14.	CONCLUSIONE.....	12
15.	DISPOSITIVO FINALE	14

15. DISPOSITIVO FINALE

Il Messaggio è stato approvato nella seduta di Municipio del 30 aprile 2018, con risoluzione no. 487.

Visto quanto precede, richiamati gli atti e i progetti depositati presso l'Ufficio tecnico comunale, a disposizione delle Commissioni e di chi li vorrà consultare, siete invitati a voler

deliberare

1. E' concesso un credito suppletorio di CHF 4.500'000.00 per la costruzione del Porto comunale, al Sass di Sciatt, frazione di San Nazzaro.
2. I lavori dovranno riprendere entro il 31 dicembre 2019, pena la perenzione del credito suppletorio.
3. Gli investimenti andranno iscritti nel conto investimenti nell'anno di realizzo.

IL MUNICIPIO

Il Sindaco



Tiziano Ponti

Il Segretario



Alberto Codioli