



Comune di Castel San Pietro

telefono 091 646 15 62
fax 091 646 89 24
e-mail info@castelsanpietro.ch

6874 Castel San Pietro, 28 marzo 2012

MESSAGGIO MUNICIPALE N° 09 / 2012 – ris. mun. n° 2893 del 26.03.2012

Richiesta di credito di fr. 847'000.00 per la partecipazione ai costi di completazione del marciapiede, di moderazione del traffico e di creazione di un attraversamento pedonale protetto con fermate bus in via Pozzi artisti (ex Mulino / Mendrisio)

Signor Presidente del Consiglio Comunale,
Signori Consiglieri Comunali,

con questo messaggio il Municipio vi chiede il credito per la partecipazione ai costi di costruzione della completazione del marciapiede lungo la strada cantonale via Pozzi artisti, fra l'ex Mulino e Mendrisio, con la realizzazione di una moderazione del traffico e la creazione di un attraversamento pedonale protetto con fermate bus.

Quello che vi viene sottoposto è il progetto scaturito da anni trascorsi per trattative e ricorsi sulla pianificazione (gerarchia stradale) e per la definizione dei progetti di massima e definitivi.

Come evidenziato nel titolo, questa realizzazione assume, oltre alla funzione di messa in sicurezza dei pedoni, una rilevanza prettamente locale di moderazione, con la creazione di un attraversamento pedonale protetto all'ex Mulino e la formazione nella medesima zona di due fermate bus.

Questo nuovo collegamento pedonale da e per il capoluogo distrettuale, che va ad aggiungersi a quelli esistenti attraverso Corteglia oppure attraverso via Vernora/via Industria, è indubbiamente importante, come pure lo è l'attraversamento pedonale protetto.

Della realizzazione del progetto ne beneficeranno tutti i cittadini, con un'utilità particolare per gli abitanti della zona ex Mulino per i loro spostamenti a piedi, gli allievi della scuola elementare che da questa zona si recano a piedi a scuola (via Nebbiano) e gli allievi della scuola media che usufruiscono delle fermate bus.

Attualmente esistono nella zona 23 immobili abitativi occupati da 72 persone, 3 commerci e un luogo di culto. Vi è ancora qualche spazio da edificare.

Ricordiamo che il tratto stradale che ci concerne è stato oggetto di alcuni incidenti gravi, di cui uno mortale nel 1999.

A metà degli anni 2000 è stata ridotta la velocità massima, per il tratto della zona abitata, da 80 km/h a 50 km/h.

I controlli della velocità che la Polizia comunale di Mendrisio e quella cantonale svolgono regolarmente, come pure gli interventi di sensibilizzazione (radar amico) hanno un effetto dissuasivo limitato e temporaneo sulla velocità di transito.

Nel corso degli anni sono state presentate diverse petizioni individuali o collettive, chiedenti la messa in sicurezza della strada e la costruzione del marciapiede.

Il principio della messa in sicurezza dei pedoni è condiviso dal Municipio di Mendrisio.

Benché il traffico veicolare che caratterizza questa tratta non sia minimamente paragonabile a quello delle maggiori arterie che interessano i Comuni a noi vicini, si pone sempre più spesso l'esigenza di provvedere alla messa in sicurezza dei pedoni anche su percorsi meno sollecitati.

Il traffico giornaliero medio accertato nelle due direzioni in diversi periodi dell'anno (dato risalente al 1997) varia da 1932 a 3151 veicoli. Nei giorni festivi il traffico si riduce di ca. il 30 %. Gli orari di punta sono fra le 8.00 e le 9.00 e fra le 18.00 e le 19.00 con ca. 300 veicoli/ora.

Base legale

Le basi legali che regolano la viabilità nel Comune sono il Piano Direttore Cantonale (e per esso il Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio - PTM), ed il Piano Regolatore vigente (1994).

Il PTM in vigore classifica la strada che collega Castello a Mendrisio via Nebbiano come "Strada di collegamento" (cfr nel capitolo della cronistoria, capitolo pianificazione).

Ciò significa che questa tratta non è un' "Altra strada di proprietà cantonale" ma essa assume un interesse e un'importanza regionali.

Per questa tratta il PTM ha elaborato la misura L.41 di PPI (Piano di Pronto Intervento) che ha riservato parte del credito votato dal Gran Consiglio per quest'opera.

A livello di PR 1994 la tratta in questione è classificata come "Strada di raccolta – A1" (massimo grado di importanza), ed ha pertanto le seguenti caratteristiche: larghezza ml 6.50, marciapiedi da ml 1.50.

Cronistoria e scelta del progetto

L'iter burocratico e di progettazione di quest'opera ha avuto una durata a dir poco anomala. Evidentemente i costi elevati di realizzazione hanno spinto l'Esecutivo ad esplorare diverse alternative. Con questa cronistoria desideriamo mettere in risalto le particolari contingenze che hanno ritardato la concretizzazione del previsto intervento di moderazione ed evidenziamo l'impegno messo in atto dal Municipio e dall'amministrazione per raggiungere l'obiettivo. Possiamo suddividere la cronistoria in tre fasce temporali:

A. Pianificazione

- 03.1997 È approvata la Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto.
- 03.1998 Il Gran Consiglio vota il credito per lo studio del PTM.
- 06.1999 La Commissione Regionale dei Trasporti (CRTM) adotta e pone in consultazione pubblica il Rapporto intermedio del PTM, presentato in una serata pubblica il 2.9.1999 presso il nostro centro scolastico.
- 09.1999 Esprimendosi nell'ambito di questa consultazione e di quella del Piano di Pronto Intervento (PPI), il Municipio fa delle riflessioni sulla gerarchia stradale dell'accesso attraverso Piazza del Ponte/Via Industria.

- 03.2001 La CRTM pone in consultazione il rapporto “Concetto di organizzazione territoriale” (COT).
- 05.2001 Il Municipio, dopo aver incontrato la Commissione Regionale dei Trasporti (CRTM) sul tema del COT, chiede formalmente che venga definita quale strada di collegamento tra il fondo Valle e la Valle di Muggio, quella che sale da via Industria in territorio di Mendrisio (zona Acquafresca/Paolaccio). Di conseguenza via Pozzi artisti in territorio di Mendrisio e Castel San Pietro verrebbe declassata quale “Altra strada di proprietà cantonale”. L’allora Municipio ritenne che *“... cambiando la gerarchia stradale si riuscirà ad ottenere una maggiore sicurezza per la mobilità lenta e per gli abitanti della zona, a costi e tempi notevolmente ridotti rispetto alla situazione attuale”*.
- 03.2002 Il Consiglio di Stato adotta le schede del PTM e avvia la formale procedura di pubblicazione.
- 05.2002 Il Comune di Castel San Pietro, rappresentato dal suo Municipio, ricorre al Gran Consiglio contro le schede del Piano Direttore inerenti il PTM ribadendo la richiesta di cambiamento della gerarchia stradale.
- 11/2002 Il Consiglio di Stato presenta un messaggio all’attenzione del Gran Consiglio con le proposte di evasione dei ricorsi inoltrati contro il PTM. Sentiti i Comuni di Mendrisio e della Valle di Muggio (tramite l’Associazione dei comuni) che si sono espressi contro la proposta di Castel San Pietro, il Consiglio di Stato propone di respingere il ricorso e di mantenere quindi la gerarchia stradale come pianificata.
- 11/2002 Una rappresentanza del Municipio incontra la Commissione speciale per la pianificazione del Territorio del Gran Consiglio per difendere il proprio ricorso contro la gerarchia stradale proposta dal PTM per via Pozzi artisti.
- 12/2002 Il Municipio ribadisce per iscritto alla medesima Commissione speciale le proprie ragioni a sostegno del ricorso del Comune per il cambiamento della gerarchia stradale.
- 02/2003 Il Gran Consiglio respinge il nostro ricorso e ribadisce quindi che la strada di collegamento fra Mendrisio e la Valle di Muggio (ev. collegamento alternativo per Chiasso via Vacallo-Morbio Inferiore) è la via Pozzi artisti.

B. Crediti cantonali

- 03.2003 Il Gran Consiglio vota il credito quadro per le opere di PPI.
- 06/2003 Un referendum blocca l’attuazione delle misure di PPI (bretella di Rancate).
- 09/2003 Il popolo dell’intero Canton Ticino bocchia in votazione popolare il credito citato.
- 04/2004 Il Gran Consiglio approva il nuovo credito per l’attuazione delle opere di PPI che comprende anche, nel capitolo delle sistemazioni puntuali e moderazioni del traffico di rilevanza locale, la partecipazione ai costi per l’attuazione della misura L.41 che ci concerne in questo messaggio.

C. Il progetto

- 03/2005 L’ing. Brenni, incaricato dal Cantone, presenta il progetto di massima di completamento del marciapiede, con larghezza della carreggiata stradale di 6.0 ml e larghezza del marciapiede di ml. 1.5. Questo progetto prevedeva anche una variante con rifacimento dell’attuale marciapiede fino all’incrocio del Nebbiano. Per il solo tratto a valle (ml. 440) il costo sarebbe ammontato fr. 995'000 mentre l’intera tratta Nebbiano/Mendrisio (ml 770) sarebbe costata fr. 1'270'000.00.

- 06.2006 In un incontro con i funzionari del Dipartimento del Territorio il Municipio riconosce la necessità di attuare la messa in sicurezza nella zona, ma chiede minori costi. Anche Mendrisio condivide questa nostra posizione. Viene lanciata l'ipotesi di esaminare una soluzione con la larghezza della carreggiata ridotta a ml. 5.50 allo scopo di ridurre i costi. I funzionari cantonali esamineranno la proposta con i servizi competenti. Il Municipio conferma per iscritto la sua adesione a questa proposta.
- 02.2007 L'ing. E. Pellegrini, incaricato dal Cantone di presentare un progetto definitivo con carreggiata di ml. 6.00 in rettilineo e allargamento in curva per incrocio autovetture/autocarri senza rimorchio, presenta il risultato del suo lavoro. Larghezza netta del marciapiede di ml. 1.50. I costi totali ammontano a fr. 1'494'000.00.
- 10.2007 Si continua ad esplorare la possibilità di riduzione del calibro stradale allo scopo di ridurre i costi. La Sezione della mobilità preavvisa favorevolmente questa proposta. Viene chiesto anche alla CRTM di esprimersi sulla coerenza di questa riduzione con gli obiettivi generali di PTM.
- 11.2007 L'Area operativa del Sottoceneri ci trasmette l'analisi tecnico finanziaria valutando l'attuazione del progetto con il calibro stradale ridotto a ml 5.50 allo scopo di ottimizzare i costi e, in aggiunta per entrambe le larghezze, con una diversa sezione tipo e muri senza rivestimenti in pietra naturale. Sul complesso dell'opera i costi di costruzione si riducono di
 - con carreggiata a ml. 6.0 di fr. 96'000.00
 - con carreggiata a ml. 5.5 di fr. 120'000.00.
 La riduzione della carreggiata ha quindi un impatto minimo sui costi del progetto, peggiorando però nettamente la sicurezza stradale. Di conseguenza l'idea di riduzione del calibro stradale viene abbandonata.
- 01.2008 L'ing. Fabio Janner, incaricato dal Municipio, presenta lo studio di fattibilità per la realizzazione di un percorso pedonale/ciclabile separato dalla strada cantonale in terra battuta (calcestro), con strato di sottofondo e drenante. Larghezza del percorso pedonale ml. 1.50 con aggiunta di banchine laterali di cm 25. Il costo della variante con percorso anche ciclabile è valutato in fr. 457'000.00, mentre il solo percorso pedonale costerebbe fr. 346'000.00. Questi costi sono interamente a carico del Comune.
- 11.2008 L'ing. Michel Fürst presenta una variante con costi al ribasso della proposta Janner. Viene spostato il tracciato del sentiero pedonale (non ciclabile), riducendo i ponticelli di attraversamento del fiume, i materiali delle passerelle sono diversi (acciaio e legno) e si elimina lo strato drenante. Nuovo costo fr. 275'000.00. Il Municipio teme per la durata nel tempo di questo progetto e nell'ingenerarsi di importanti difficoltà e costi di manutenzione.
- 02.2009 Incontro con l'Ufficio progettazione del Sottoceneri per informarli delle valutazioni di cui ai punti precedenti (sentiero pedestre, solo sul territorio di Castel San Pietro). Vengono escluse partecipazioni cantonali a questi progetti.
- 05.2009 Il Municipio decide di insistere per una soluzione definitiva lungo la strada cantonale, ritenuta nettamente migliore dal lato estetico, della manutenzione e della percorribilità. Si avviano nuove trattative con il Cantone per ottenere una miglior variante di progetto e minori costi. Si richiede al Cantone l'assunzione dei costi di rifacimento del muro di sostegno della strada cantonale. Il Cantone procede tramite il Consorzio manutenzione arginature alla sistemazione degli argini pericolanti con tecniche di ingegneria naturalistica. Si prevedono solo piccoli lavori di sottomurazione nel caso in

cui il marciapiede venisse realizzato sull'altro lato del fiumiciattolo (percorso pedestre).

- 01.2010 Le idee di progetto sono sottoposte preventivamente alla Commissione edilizia ed opere pubbliche del Consiglio comunale, la quale in una riunione alla presenza di pochi commissari, si era divisa fra favorevoli al progetto definitivo e sostenitori della soluzione "percorso pedonale". In sostanza non era stata scartata a priori la soluzione del sentiero naturalistico.
- 02.2010 Il Municipio ribadisce l'idea di costruzione di un marciapiede fisico lungo la strada cantonale, scelta dettata dalla comodità di utilizzo per i pedoni e dai minori costi di manutenzione. Visto lo sviluppo abitativo della zona, con parecchie famiglie con bambini (cifre a pag 1), si integra nel progetto la messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale protetto all'altezza della strada privata nei pressi della Carrozzeria Centrale, con la formazione di zone di sosta per le fermate bus.
- 01.2012 La Divisione delle costruzioni sottopone ai Municipi di Castel San Pietro e Mendrisio il progetto definitivo che vi sottoponiamo con questo messaggio municipale. L'aumento di costo rispetto alla variante del 02.2007 è dovuta all'ampliamento del progetto con l'inserimento della moderazione del traffico, l'attraversamento protetto e le fermate bus. Il limite dell'opera è stata prolungato di ca. 60 ml in direzione di Castel San Pietro aumentando anche le superfici espropriate. Si è pure considerato l'adeguamento dei prezzi (indice dei costi di produzione) per il periodo dal 2007 al 2011.

Descrizione del progetto

Come già detto il progetto che sottoponiamo al vostro esame ha come obiettivo la completazione del marciapiede fra Castel San Pietro e Mendrisio lungo via Pozzi artisti e la riduzione della velocità di transito degli autoveicoli con la creazione di un attraversamento pedonale protetto con fermate bus. Il marciapiede si sviluppa su di una lunghezza di ca. 440 metri, di cui 320 ml sul nostro territorio, la larghezza della carreggiata stradale in rettilineo è di 6.0 ml e gli allargamenti in curva permetteranno l'incrocio di autovetture con autocarri senza rimorchio (SNV 640 105).

All'altezza del previsto passaggio pedonale protetto la carreggiata verrà sdoppiata in 2 corsie da ml. 3.50.

Il marciapiede sarà posizionato lungo il lato sud-ovest della strada cantonale, a lato della corsia Mendrisio/Castel San Pietro. Esso avrà una larghezza netta di ml. 1.50 e sarà delimitato verso il campo stradale in modo diversificato: nella prima parte salendo da Mendrisio, dalla classica bordura in pietra (smussata in corrispondenza degli accessi veicolari), mentre dall'ingresso sul nostro territorio comunale fino all'angolo superiore della carrozzeria (inizio allargamento per attraversamento pedonale) verrà posata in modo continuo una barriera di sicurezza tipo TI 005. Nel tratto lungo il riale si poserà, dove necessaria, una ringhiera di protezione tipo 6.502.

Nella zona dell'allargamento per la posa dell'isola spartitraffico e per la formazione delle fermate bus, il marciapiede sarà delimitato verso la strada in parte da una mocca rialzata e in parte da una barriera di sicurezza. Il piazzale d'attesa lato sud-ovest sarà protetto da una barriera di sicurezza e da una ringhiera di protezione verso il riale.

Restano garantiti gli accessi privati esistenti.

E' prevista la realizzazione di nuove caditoie in considerazione della realizzazione del nuovo marciapiede e dello spostamento del campo stradale.

In territorio di Mendrisio si creeranno nuovi muri di sostegno della scarpata, con alla base la formazione del nuovo marciapiede.

In territorio di Castel San Pietro si adattano le soluzioni costruttive del marciapiede all'irregolarità dell'argine tra la strada ed il riale. Per la visione delle diverse sezioni tipo utilizzate si rimanda alla documentazione tecnica disponibile presso l'UTC e la Cancelleria comunale. Il marciapiede può a dipendenza dei casi essere appoggiato: su una soletta su speroni trasversali, oppure su una soletta su nuovo muro di sostegno con o senza mensola retrostante, oppure sul terreno.

In 3 punti l'alveo del riale Orciolo andrà corretto e si poseranno dei blocchi di scogliera a protezione degli argini naturali o artificiali.

Per la sistemazione del piazzale d'attesa si dovrà invadere il fmn 1166 RFD con demolizione parziale della tettoia esistente e rifacimento del muro in cemento armato con recinzione.

Segnaliamo inoltre il miglioramento dell'illuminazione pubblica, conforme al piano specifico elaborato per il nostro Comune, che prevede la posa di nuovi lampioni (a carico dei Comuni). Su tutta la tratta è prevista la posa di 12 candelabri che sostituiranno anche i 5 pali in legno e la linea aerea esistenti.

Il passaggio pedonale protetto sarà realizzato e illuminato nel rispetto della norma SN 640 241.

AIL SA e Swisscom approfitteranno del cantiere per un adattamento delle loro infrastrutture esistenti.

L'albo comunale troverà una nuova collocazione sul piazzale d'attesa.

Le fermate del bus sono previste sul campo stradale.

Non sono previsti interventi alla condotta dell'acqua potabile ed alle canalizzazioni fognarie.

Sono previste espropriazioni definitive dei terreni confinanti che, per quanto attiene alla parte di nostra competenza giurisdizionale, riguarderanno tutte le proprietà sul lato della strada verso il riale, per un totale di mq. 789. Sono pure necessarie superfici da adibire ad occupazione temporanea ed aree delle installazioni per un totale di mq. 2'548.

Per una migliore comprensione degli interventi previsti si rimanda alle planimetrie di progetto allegate o all'incarto completo a disposizione delle Commissioni incaricate.

Proseguo della procedura

Dopo l'approvazione dei crediti da parte dei rispettivi legislativi comunali (per la partecipazione comunale alla realizzazione del marciapiede, dell'attraversamento pedonale protetto e dell'illuminazione pubblica (di competenza comunale), si prevede lo

svolgimento della procedura di pubblicazione secondo la Legge sulle strade, seguita dalla fase di appalto per passare poi alla realizzazione.

Se non vi saranno particolari opposizioni al progetto o agli espropri si prevede la messa in cantiere per la prima metà del 2013.

Conduzione del traffico

Il cantiere dovrebbe durare ca. 11 mesi e sarà suddiviso in 5 tappe distinte. La corsia ascendente in direzione Mendrisio – Castel San Pietro sarà invasa, con la riduzione della carreggiata transitabile fino a una larghezza minima di ml. 4.60, che verrà destinata per ml. 3.60 al traffico veicolare e per il metro rimanente ai pedoni.

Il traffico nei due sensi di circolazione verrà regolato in modo alternato da semafori posti ad inizio e fine di ogni singola tappa.

Vi sono delle possibili alternative, da discutere, con la creazione di un senso di marcia unico su via Pozzi da Mendrisio verso Castello e deviazione del traffico discendente da Castel San Pietro su via Industria (Acquafresca). In questo caso il servizio autopostale sarà mantenuto nei due sensi su via Pozzi tramite la dotazione di un telecomando semafori.

In questo caso andranno regolamentati gli accessi privati a dipendenza dell'avanzamento delle fasi di lavoro.

Preventivo di spesa e finanziamento

I competenti servizi cantonali hanno dato mandato per l'elaborazione del preventivo di spesa complessivo dell'opera, che viene riassunto come segue:

Suddivisione del preventivo sui territori comunali di Mendrisio e Castel San Pietro

Pos.	Descrizione delle opere	Mendrisio	Castel San Pietro	Importo TOTALE
1.	Lavori a regia	20'100.00	46'900.00	67'000.00
2.	Prove	2'700.00	6'300.00	9'000.00
3.	Impianto di cantiere	23'000.00	56'000.00	79'000.00
4.	Abbattimento e sradicamento alberi	900.00	14'200.00	15'100.00
5.	Demolizioni e recinzioni	8'600.00	66'600.00	75'200.00
6.	Costruzione di giardini e paesaggi	12'500.00	1'400.00	13'900.00
7.	Lavori di sterro	58'800.00	180'100.00	238'900.00
8.	Sistemazione di corsi d'acqua	0.00	73'600.00	73'600.00
9.	Strati difondazione	12'000.00	45'500.00	57'500.00
10.	Selciati lastricati e delimitazioni	17'300.00	26'700.00	44'000.00
11.	Pavimentazioni	28'700.00	113'600.00	142'300.00
12.	Canalizzazioni ed opere di prosciugamento	7'000.00	10'900.00	17'900.00
13.	Opere di calcestruzzo eseguite sul posto	210'200.00	395'500.00	605'700.00
14.	Barriere di sicurezza e stradali	6'000.00	125'900.00	131'900.00
15.	Segnaletica verticale e orizzontale	1'000.00	3'000.00	4'000.00
16.	Isola spartitraffico	0.00	10'000.00	10'000.00
	Totale costi di costruzione IVA esclusa	408'800.00	1'176'200.00	1'585'000.00
	Imprevisti (ca. 5 %) e arrotondamento	20'200.00	50'800.00	71'000.00
	Indennità intemperie (ca. 1 %)	5'000.00	12'000.00	17'000.00
	Onorari	36'000.00	104'000.00	140'000.00
	Acquisto terreni e diritti, misurazioni catastale iscrizioni a RFD	90'000.00	110'000.00	200'000.00
	Totale costi di costruzione, espropriazioni, onorari e spese (IVA esclusa)	560'000.00	1'453'000.00	2'013'000.00
	IVA 8 % (escluse acquisizioni e misurazioni)	38'000.00	107'000.00	145'000.00
	Toatle IVA inclusa	598'000.00	1'560'000.00	2'158'000.00

Per le opere di competenza comunale il preventivo può essere riassunto come segue:

Opere comunali per l'illuminazione stradale

Pos.				Importo TOTALE
1.	Opere da impresario costruttore (q.ta parte)	5'500.00	62'000.00	67'500.00
	Totale costi di costruzione IVA esclusa			67'500.00
	IVA 8 %			5'500.00
	Totale IVA inclusa arrotondato			73'000.00

Partecipazione finanziaria comunale all'intervento cantonale

La Divisione delle Costruzioni, Area operativa del Sottoceneri, ci ha sottoposto la seguente chiave di riparto dei costi:

Descrizione	Totale frs.	Cantone frs.		Mendrisio frs.	Castel San Pietro frs.
Interventi da ripartire con cantone	2'158'000.00	50%	1'079'000.00	299'000.00	780'000.00
Interventi a carico esclusivo dei comuni	73'000.00	0%	0.00	6'000.00	67'000.00
Totale IVA 8% compresa	2'231'000.00		1'079'000.00	305'000.00	847'000.00

Le partecipazioni comunali saranno fissate sull'importo di liquidazione in base alle percentuali suindicate; le cifre esposte sono da intendersi quale tetto massimo di spesa per i Comuni.

L'incarto del progetto definitivo, accompagnato dall'intera documentazione, è a disposizione presso l'Ufficio tecnico e la Cancelleria comunale.

L'onere netto a carico del Comune sarà finanziato con la liquidità disponibile.

Quali conseguenze finanziarie rilevanti (art. 164 b LOC) sulla gestione corrente segnaliamo unicamente l'ammortamento economico decrescente, che il primo anno sarà di fr. 84'000.00 per poi diminuire di anno in anno fino a completa estinzione dell'investimento.

Il Municipio e l'Amministrazione rimangono a disposizione per eventuali informazioni.

Il Municipio invita quindi il Consiglio comunale a voler risolvere:

- è concesso un credito complessivo di fr. 847'000.00 per la partecipazione comunale ai costi dell'intervento di completazione del marciapiede, di moderazione del traffico e di creazione di un attraversamento pedonale protetto con fermate bus in via Pozzi artisti (ex Mulino / Mendrisio);
- l'investimento sarà addebitato al conto investimenti del Comune, conto 600.501.69;
- il credito sarà considerato decaduto se i lavori non saranno iniziati entro il 31.12.2013;

IL MUNICIPIO

allegate: planimetrie di progetto

Il presente messaggio viene demandato all'esame delle Commissioni della gestione ed Edilizia ed opere pubbliche.

