MM N° 36/2017 concernente la richiesta di un credito di progettazione di fr. 150'000.00 per la ricostruzione dei viadotti in Via R. Simen e fr. 15'000.00 per le relative infrastrutture

All'onorando
Consiglio comunale di
Minusio

Minusio, 29 agosto 2017

Onorevoli Presidente e Consiglieri,

1. PREMESSA

Con l'apertura della galleria Mappo-Morettina nel 1996, il Municipio decideva - nell'ambito delle misure fiancheggiatrici stabilite dal Piano viario del Locarnese (PVL) post "ora H", la chiusura di Via R. Simen in uscita verso Bellinzona, declassando l'arteria da via principale a strada di servizio e limitando drasticamente il traffico di transito nella parte bassa del nostro Comune.

La decisione dell'Esecutivo veniva successivamente rafforzata dall'esito di una votazione popolare.

Ciò malgrado Via R. Simen rappresenta ancora oggi una via alternativa di fuga importante, soprattutto in uscita verso est, per il traffico di transito della regione.

Il transito giornaliero di scolari nel tragitto casa-scuola e la presenza di un'apposita pista ciclabile entrano in effetti in serio conflitto con la sempre più crescente mole di traffico che regolarmente percorre questo tratto di strada comunale.

Il Piano del traffico, in vigore dal 2008, definisce Via R. Simen strada di raccolta da Via G. Motta fino ed inclusa Via Cà di Ferro e per il resto strada di servizio.

Lo stesso PALoc, nel rispetto del Piano direttore cantonale, definisce Via R. Simen quale importante via di transito a favore della mobilità lenta e auspica per la stessa tutta una serie di misure di moderazione in sintonia con il carattere residenziale del quartiere.

Tra gli intenti del Piano del traffico di Minusio vi è la riduzione generale, per quanto possibile, del numero e delle dimensioni delle strade al fine di rallentare la circolazione nei quartieri residenziali e scoraggiare il traffico estraneo ai bisogni degli abitanti del luogo secondo il modello UPI 30/50, già in corso nel nostro Comune ormai da alcuni anni a questa parte.

Da ultimo citiamo il credito concesso dal Consiglio comunale il 23 marzo 2015 per l'introduzione della zona 30/BLU in più zone proprio in prossimità dei quartieri residenziali a ridosso di Via R. Simen (vedi comparto Rivapiana e Navegna-Vignascia).

Lungo Via R. Simen s'intende inoltre favorire un sistema viario ridotto, diminuendo il numero degli accessi specialmente ai quartieri, proteggendo e incoraggiando il traffico pedonale e ciclistico (vedi anche progetto "Bike Sharing Locarnese" di cui al MM N° 5/2017 in fase d'esame commissionale).

2. VIA R. SIMEN

2.1 L'importanza strategica di Via R. Simen

Buona parte del traffico che transita da e per Locarno, circa 20'000 veicoli al giorno alla Verbanella nelle due direzioni (dati Dipartimento del territorio, 2012), transita su Via R. Simen.
Dal 1996 ad oggi nonostante l'apertura della galleria Mappo-Morettina, oltre al traffico veicolare dei residenti, durante gli orari di punta la Via R. Simen viene utilizzata sovente da automobilisti quale scorciatoia in uscita da e per Locarno (traffico di attraversamento).
Via R. Simen è percorsa quotidianamente da circa 6'000-8'000 veicoli nelle due direzioni, con un flusso preponderante in direzione di Bellinzona (circa 4'000 veicolo al giorno); la presenza di traffico parassitario è evidente.
Via R. Simen è utilizzata anche dai veicoli del servizio pubblico (bus di linea regionale), dai veicoli pesanti con lunghezza >10 m e peso <30 ton (impossibilitati a svoltare in Via San Gottardo) e dai veicoli di soccorso prioritari quali polizia, ambulanza, pompieri.
Inoltre Via R. Simen è utilizzata anche come via alternativa e d'emergenza in caso di chiusura prolungata della galleria Mappo-Morettina (incidenti e settimane di revisione), per trasporti speciali (con peso <30 ton) e come unica soluzione di transito per i veicoli speciali (vedi trasporti eccezionali, vagoni Fart, ecc.).

2.2 La storia dei ponti Remorino, Fontile, Navegna

I tre ponti Remorino, Fontile e Navegna sono stati costruiti nel 1936 ed inseriti nella rete stradale agricola di Minusio.
I manufatti presentavano all'origine una carreggiata di 2,5 metri di larghezza e sono stati concepiti per un tipo di traffico leggero a volume ridotto.
Tra il 1957 e il 1958, a seguito dell'incremento del traffico, la carreggiata è stata raddoppiata mediante la costruzione di una nuova struttura affiancata all'esistente.
Nel 1976, a seguito dell'introduzione del traffico unidirezionale in Via R. Simen per garantire il transito dei mezzi pesanti, si è reso necessario aumentare la portata dei ponti con la posa di pilastri intermedi in acciaio e il risanamento delle parti deteriorate.

Nel 1993 sono seguiti altri interventi di manutenzione per risanare le porzioni di calcestruzzo armato e della pavimentazione.

Il Municipio ha successivamente dato seguito a scadenze regolari, per il tramite dello Studio d'ing. Lombardi SA di Minusio, a controlli sullo stato dei ponti.
Questi hanno portato nel 2011 ad un importante intervento di messa in sicurezza degli spazi sottostanti i viadotti; in particolare il ponte Remorino ha richiesto, oltre che una pulizia generale della struttura, la posa sotto la piattabanda di una rete speciale di protezione contro la caduta di detriti.

Nel 2013 il risultato di un primo progetto di grande massima riguardo il risanamento dei ponti ha evidenziato la situazione precaria degli stessi.
La capacità dei ponti esistenti era 1/3 di quella richiesta dalle norme, motivo per cui è stato imposto da subito il limite di carico di 30 ton.

Come si vedrà più avanti a questo primo progetto di massima seguiranno ulteriori approfondimenti.

2.3 I progetti di Via R. Simen e dei suoi ponti

Il Municipio nel 2001 aveva promosso un primo progetto di nuovo arredo di Via R. Simen (vedi MM N° 49/2001).
Il Consiglio comunale in data 25 marzo 2002 aveva approvato il credito complessivo di progettazione di fr. 222'000.00 per l'ammodernamento stradale e delle infrastrutture presenti (vedi fognatura, acquedotto, ecc.).
L'esecuzione delle opere doveva avvenire in più fasi, con priorità differenziate e comportava, come citato, interventi anche alle canalizzazioni e alla rete di distribuzione dell'acqua potabile oltre che alle altre infrastrutture pubbliche.

La proposta del Municipio faceva seguito all'accordo raggiunto con il Cantone circa l'indennizzo a favore del Comune per le funzioni di strada cantonale assunte da Via R. Simen prima dell'apertura della galleria Mappo-Morettina.
Con risoluzione governativa N°5607 in data 12 dicembre 2000 il Consiglio di Stato aveva deciso, su base peritale in contraddittorio tra la Divisione delle costruzioni e il nostro perito, tenuto conto delle necessità di risanamento della pavimentazione e dei ponti, in fr. 2'300'000.00 l'ammontare dell'indennizzo d'uso da versare al nostro Comune, nell'ambito delle opere del PVL.

Il risultato del progetto aveva evidenziato una spesa importante il cui costo complessivo per Via R. Simen - 1ª tappa (dal confine con Muralto fino a Via Cà di Ferro compresa) superava secondo il preventivo del 2005 gli 8 mio di franchi.
Il costo allora del solo risanamento dei ponti Remorino e Fontile ammontava complessivamente a 1,8 mio di franchi.
L'onere maggiore dell'intera opera era dovuto essenzialmente alle opere di pavimentazione e arredo (vedi asfalto, illuminazione, piante, paracarri, bordure, selciati, ecc.) in quanto si parla di una superficie totale di quasi 12'000 m² (!).

Di fronte all'importante spesa il Municipio aveva quindi optato per altri investimenti ritenuti allora più urgenti anche perché a livello regionale il progetto PALoc stava parallelamente valutando su Via R. Simen altrettante opere di arredo e moderazione in relazione anche alla prevista fermata Tilo e alla riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma.

Confrontato con l'inevitabile deteriorarsi dei ponti, come anticipato nel punto precedente, nel 2013 il Municipio ha però commissionato allo Studio d'ing. Lombardi SA una nuova analisi sullo stato dei viadotti e un aggiornamento del progetto di risanamento e, alla luce delle nuova situazione viaria (vedi Piano viario approvato, introduzioni zona 30/BLU comparti adiacenti), incaricato lo Studio d'ing. Francesco Allievi di proporre un nuovo arredo stradale possibilmente ridimensionato nei costi con lo scopo principale di trasformare Via R. Simen in strada di quartiere.

2.4 Risultato delle indagini 2013

a) Situazione ponti Remorino, Fontile, Navegna

A distanza di più anni rispetto al primo progetto 2005, risultava ormai inevitabile intervenire in prima priorità con il risanamento dei viadotti.
La perizia del settembre 2013 evidenziava il serio stato di degrado sia della struttura in calcestruzzo quanto della pavimentazione e delle strutture in acciaio (vedi pilastri e ringhiere).
Lo studio proponeva sostanzialmente due tipi distinti d'intervento: risanamento o ricostruzione a nuovo dei manufatti.
Ciò sottintendeva confrontarsi, a seconda del tipo d'intervento, con due differenti sopportabilità di carico:
> fino a 30 ton max nel caso di un risanamento
> illimitato fino a 40 ton nel caso di ricostruzione a nuovo dei manufatti

Come spiegato in precedenza, in attesa di decidere il tipo d'intervento, il Municipio ha imposto da subito il limite massimo di carico di 30 ton.

Alla luce della citata perizia statica dello Studio d'ing. Lombardi SA, il Municipio in data 14 ottobre 2013 ha perciò sottoposto al Cantone le due proposte d'intervento: il semplice risanamento oppure, nel caso di una partecipazione cantonale, la costruzione a nuovo dei manufatti.
La risposta della Divisione delle costruzioni del 6 febbraio 2014 è stata a favore del semplice risanamento in quanto, pure resi edotti sulla possibilità di trasporti eccezionali e delle deviazioni improvvise del traffico regionale su Via R. Simen nel caso di chiusura della galleria Mappo-Morettina, non aveva alcuna obiezione a mantenere il limite di carico alle 30 ton.

Alla luce di questa presa di posizione il Municipio era quindi in un primo momento propenso a procedere con il risanamento dei viadotti fino ad una portata massima di 30 ton e con questa premessa ha dato incarico allo Studio d'ing. Lombardi SA di approfondire il progetto.

La verifica in dettaglio del progetto ha evidenziato tuttavia che, visto l'avanzare del forte degrado strutturale, un risanamento della struttura non è oggi più ragionevolmente proponibile.
La variante ricostruzione, e non solo da un profilo rapporto costi-benefici risulta l'unica soluzione praticabile.
Ciò ha fatto sì che il Municipio rivendicasse nuovamente una partecipazione cantonale ai costi vista l'importanza a livello regionale di Via R. Simen.
Proposta questa volta parzialmente accettata, in via del tutto eccezionale, dall'Autorità cantonale con scritto del 21 novembre 2016 con una promessa di sussidio supplementare, rispetto ai già fr. 2'300'000.00, pari a fr. 500'000.00.
Ciò a condizione che in caso di chiusura della galleria Mappo-Morettina sia garantita a lungo termine la deviazione del traffico sulla strada comunale.

Anche se la partecipazione del Cantone non accontenta del tutto il Municipio, considerata l'urgenza della situazione, valutati tutti gli aspetti si è deciso di sottoporre al Legislativo la presente richiesta di un credito di progettazione definitiva per la ricostruzione a nuovo dei tre viadotti presenti sulla Via R. Simen (Remorino, Fontile, Navegna).
Sarà poi in fase di approfondimento, costi d'opera alla mano, che l'Esecutivo tenterà nuovamente di ottenere un maggior sostegno all'opera da parte del Cantone in virtù degli interessi in discussione.

b) Progetto di arredo stradale

Sulla base di uno studio specialistico che si è avvalso di rilievi sulla quantità e velocità di transito, è stato proposto un progetto di nuovo arredo (moderazione + arredo), meno oneroso e suddiviso per tipologia secondo i diversi contesti territoriali presenti oggi lungo tutti i 2 km di Via R. Simen.
Il progetto, che prevede di principio il mantenimento dell'attuale calibro stradale, è stato pure oggetto di discussione con il Municipio di Muralto e, proprio perché strada di comune interesse con altri importanti fruitori di questa via di transito Locarno-Bellinzona, con il Dipartimento, la Commissione intercomunale dei trasporti (CIT) e gli Organi del servizio di trasporto pubblico Fart e Posta.
Le parti interessate hanno quindi concordato la messa in opera di un progetto sperimentale per un periodo di 6 mesi, previa pubblicazione secondo LStr.

Una volta concluso il periodo di prova, raccolti ed esaminati i risultati, il Municipio avrebbe presentato, unitamente al presente messaggio, la richiesta di credito d'opera per la messa in opera di questa prima tratta di arredo stradale.

Si è quindi atteso volutamente qualche mese per informare il Legislativo sia sulla questione ponti quanto sul progetto di moderazione sperimentale.

Il progetto sperimentale di moderazione, limitato alla sola prima tratta Via G.G. Nessi (Muralto) e Via R. Simen fino all'incrocio con Via G. Motta é stato quindi regolarmente pubblicato secondo la LStr.
Contro tale progetto si sono tuttavia opposte le due Società rappresentanti le stazioni di servizio presenti su Via R. Simen.

Purtroppo gli eventi del caso hanno sospeso ogni decisione e quindi il presente messaggio si limita alla richiesta di credito per la ricostruzione dei ponti.

La documentazione del progetto sperimentale di arredo può comunque essere consultata in ogni momento presso l'Ufficio tecnico comunale.

3. IL PROGETTO NEL DETTAGLIO

Vista l'evoluzione dei fatti spiegati ai punti precedenti, l'ultima perizia del maggio 2016 sottoposta all'Autorità cantonale ha considerato due tipologie differenti d'intervento:

1. Ricostruzione a nuovo dei manufatti:

> ponte in calcestruzzo armato precompresso
> piattabanda di 1 m di spessore in calcestruzzo armato
> larghezza 8,50 ml incluso marciapiedi (2 x 1,50 ml)

È pure stata considerata una sottovariante con struttura calcestruzzo / acciaio, dallo spessore inferiore della piattabanda e da una più veloce messa in opera.
Il costo è tuttavia maggiore +6 % circa e la durata di vita leggermente inferiore.

La stima dei costi per la ricostruzione a nuovo dei manufatti, durata prossima di vita 80-100 anni e limite di carico nel rispetto del tipo di categoria stradale (stima costi +/-20 %), è la seguente:

Remorino	fr. 2'540'000.00	
Fontile	fr. 2'540'000.00	
Navegna	fr. 2'500'000.00	
Totale	**fr. 7'580'000.00**	**IVA incl.**

2. Risanamento delle attuali strutture:

> idrodemolizione del calcestruzzo
> trattamento anticorrosione delle armature a vista
> copri ferro con malte speciali
> ripristino delle superfici d'appoggio delle travi longitudinali sui pilastrini in acciaio.
> risanamento cordoli e altri parti del ponte
> nuovo strato impermeabile tra piattabande e pavimentazione
> nuova pavimentazione stradale e barriere di sicurezza
> limitazione del traffico max 30 ton

La stima dei costi per il risanamento dei manufatti, durata prossima di vita **20 - 30 anni**, e limite di carico **30 ton** (stima costi +/-20 %), è il seguente:

Remorino	fr. 1'280'000.00	
Fontile	fr. 1'280'000.00	
Navegna	fr. 1'240'000.00	
Totale	**fr. 3'800'000.00**	**IVA incl.**

I due preventivi evidenziano un fattore tra risanamento e ricostruzione a nuovo pari a 1:2 e tutta una serie di limitazioni nel caso del risanamento.
A titolo di confronto la regola adottata da Confederazione e Cantone in queste situazioni è quella di privilegiare l'opzione della ricostruzione a nuovo rispetto al risanamento quando il rapporto dei costi fra le due varianti è inferiore di 1:3, considerando anche l'età dei ponti (80 anni) e della successiva puntellazione (40 anni).

Per meglio comprendere le differenti situazioni è stato fatto comunque un confronto tra le varianti, inserendo dei criteri di valutazione che tengono conto dei requisiti richiesti dalle normative, le caratteristiche, i costi e i tempi di realizzazione della struttura:

> capacità portante della struttura in adempimento alle normative SIA
> costi di realizzazione
> tempi di realizzazione e conseguente perturbazione del traffico
> manutenzione necessaria durante il ciclo di vita della struttura
> durata di vita garantita

In via definitiva la migliore soluzione risulta essere la variante che considera la ricostruzione.
Il rifacimento a nuovo, come dimostrano i preventivi (confronta perizia maggio 2016), è una valida soluzione che, con un investimento iniziale importante, permette di adempiere al meglio ai requisiti del traffico stradale odierno e delle normative SIA in vigore.

Queste soluzioni garantiscono inoltre una lunga durata di vita senza grosse spese di esercizio e di manutenzione.

In attesa quindi che si possa decidere sull'assetto viario di tutta Via R. Simen, arredo che sarà in ogni caso preceduto, evase le opposizioni, da un periodo sperimentale di minimo 6 mesi, vista l'urgenza della situazione, il Municipio ritiene che non sia più possibile tergiversare con la ricostruzione dei tre viadotti, che ricordiamo hanno più di 80 anni di vita (!).

Esaminata nel suo complesso la situazione, ritenuto che:

> il Cantone finanzia la miglioria con un contributo supplementare, rispetto ai primi già versati di fr. 2'300'000.00, di fr. 500'000.00;

> lo stato strutturale non permette più un risanamento sicuro e duraturo negli anni;

> la variante della ricostruzione a nuovo dei ponti:

- risulta essere la migliore da un punto di vista della garanzia di tenuta nel tempo;
- garantisce una lunga durata di vita senza grosse spese di esercizio e di manutenzione negli anni;
- permette un adeguamento del calibro stradale in riferimento al progetto di sistemazione di Via R. Simen (coordinazione dei progetti) e del Piano del traffico in vigore;
- permette di migliorare la sicurezza dei pedoni;
- permette il rifacimento a nuovo di tutte le condotte di sottostruttura (canalizzazione e acqua potabile), vedi progetto 2005

il maggior costo complessivo di 3,8 mio di franchi per i tre ponti in caso di una loro ricostruzione è pertanto giustificato.

Il Municipio ha perciò deciso di procedere con un mandato di progettazione definitivo che considera la ricostruzione dei tre viadotti Remorino, Fontile, Navegna.

Nel frattempo è stato mantenuto un monitoraggio / sorveglianza visivo ad intervalli ridotti, possibilmente annuali, delle strutture e puntuali interventi di riparazione.

Per maggiori informazioni si rimanda all'ultima relazione tecnica del 9 giugno 2016 dello Studio d'ing. Lombardi SA.

4. SPESE DI PROGETTAZIONE

Tenuto conto della variante scelta, il costo di progettazione fino alla stesura del progetto definitivo con stima dei costi +/-10 % è il seguente:

> *Remorino*	*fr. 44'000.00 + IVA*
> *Fontile*	*fr. 44'000.00*
> *Navegna*	*fr. 44'000.00*
Totale	*fr. 132'000.00 + IVA*
Costi secondari	*fr. 6'000.00*
Totale onorario (arrotondato)	***fr. 150'000.00 IVA incl.***
A questi vanno aggiunti i costi per il progetto di risanamento delle singole tratte di fognatura comunale presenti nei tre ponti	*fr. 15'000.00 IVA incl.*
*Ne risulta una **spesa complessiva** di*	***fr. 165'000.00***

5. PRELIEVO DEI CONTRIBUTI DI MIGLIORIA PER IL RISANAMENTO DEI PONTI

Visto l'interesse generale delle opere (urbanizzazione di base), il Municipio ritiene di prescindere dall'imposizione dei contributi in applicazione dell'art. 1 cpv. 2 LCMI.

6. INCIDENZA FINANZIARIA PER IL PROGETTO DI RICOSTRUZIONE DEI TRE PONTI

L'art. 164b LOC precisa che le richieste di credito con proposte d'investimento rilevanti per rapporto all'importanza del bilancio del Comune devono contenere indicazioni sulle conseguenze finanziarie.

Il Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei Comuni (Rgfc) precisa che il limite oltre il quale un investimento è ritenuto "rilevante" è calcolato con una percentuale pari al 10 % del gettito d'imposta cantonale e in ogni caso quando l'investimento supera l'importo di 1 mio di franchi; non è il caso del presente messaggio.

Tuttavia riteniamo opportuno fornire alcune indicazioni generali sulle conseguenze finanziare di un simile investimento:

a) Oneri finanziari conseguenti all'investimento

Principio di finanziamento delle opere d'investimento:
> a brevissimo termine, utilizzo mezzi propri, secondo disponibilità di liquidità corrente;
> a breve termine, utilizzo linea di credito in conto corrente bancario;
> a medio / lungo termine, accensione prestiti bancari fissi.

L'onere finanziario relativo agli interessi passivi può variare a dipendenza del tempo d'avanzamento dei lavori e della durata di utilizzo delle tre varianti sopra elencate.
A titolo indicativo gli ultimi prestiti sottoscritti con degli Istituti bancari risalgono al mese di giugno 2017 con un tasso d'interesse fisso dello 0,35 %.

b) Pertinenza dell'investimento con il Piano finanziario (PF)

Le opere oggetto del presente messaggio sono contemplate nel PF 2017-2020.
Lo stesso dicasi per il Piano delle opere (PO) adottato dal Municipio per lo stesso periodo.

c) Sopportabilità dell'investimento

Non si giustifica oggi un aggiornamento del PF in quanto la linea di comportamento dell'Esecutivo in materia d'investimenti (a medio termine) comporta sempre importi a preventivo compatibili con la potenzialità finanziaria del nostro Comune.

d) Impatto economico

▪ tasso d'interesse ultima sottoscrizione prestito	0,35 %
▪ tasso d'interesse considerato	2,50 %
▪ tasso d'ammortamento nuova LOC - opere del genio civile*	10 % / 25 %
▪ tasso d'ammortamento considerato (preventivo)	12 %

*(*ammortamento sul valore residuo, art. 12 Rgfc)*

Questo comporta per l'investimento specifico la seguente incidenza:

>> *Onorario di progettazione ponti*

Anno	Valore a bilancio 150'000.00	Ammortamento di esercizio 12.00 %	Ammortamento complessivo	Residuo a bilancio	Interessi passivi 2.50 %
1°	150'000.00	18'000.00	18'000.00	132'000.00	3'750.00
5°	89'954.30	10'794.52	70'840.21	79'159.79	2'248.86
10°	47'471.76	5'696.61	108'224.85	41'775.15	1'186.79
15°	25'052.36	3'006.28	127'953.92	22'046.08	626.31
20°	13'220.93	1'586.51	138'365.58	11'634.42	330.52
25°	6'977.11	837.25	143'860.15	6'139.85	174.43
30°	3'682.04	441.85	146'759.80	3'240.20	92.05

>> *Onorario di progettazione tratte di fognatura comunale*

Anno	Valore a bilancio 15'000.00	Ammortamento di esercizio 3.50 %	Ammortamento complessivo	Interessi passivi 2.50 %	Interessi complessivi
1°	15'000.00	525.00	525.00	375.00	375.00
5°	12'900.00	525.00	2'625.00	322.50	1'743.75
10°	10'275.00	525.00	5'250.00	256.88	3'159.38
15°	7'650.00	525.00	7'875.00	191.25	4'246.88
20°	5'025.00	525.00	10'500.00	125.63	5'006.25
25°	2'400.00	525.00	13'125.00	60.00	5'437.50
30°	-225.00	525.00	15'750.00	-5.63	5'540.63

7. CONCLUSIONI

Per quanto precede, considerato lo stato precario dei tre ponti, nonché la limitazione di carico in vigore, il Municipio invita l'onorando Consiglio comunale ad approvare il presente credito di progettazione.

Ci teniamo volentieri a disposizione per ogni ragguaglio e vi chiediamo di voler

RISOLVERE:

1. Al Municipio è concesso un credito di fr. 150'000.00 per il progetto definitivo relativo alla ricostruzione dei tre ponti di Via R. Simen (Remorino, Fontile, Navegna).

2. Al Municipio è concesso un credito di fr. 15'000.00 per il progetto definitivo relativo alle infrastrutture presenti lungo i tre ponti di Via R. Simen (Remorino, Fontile, Navegna).

3. Gli importi sono da indicare nel bilancio 2017 alla gestione investimenti; i crediti decadono se non utilizzati entro tre anni dalla presente decisione.

4. I crediti in questione (indice dei costi settembre 2017) saranno adeguati alle dimostrate variazioni dell'indice dei costi di costruzione.

Con distinta stima,

p. IL MUNICIPIO DI MINUSIO
Il Sindaco: Il Segretario:

avv. F. Dafond avv. U. Donati

Va per esame e preavviso congiunto alle Commissioni dell'edilizia e della gestione