

RAPPORTO DELLA COMMISSIONE DELL'EDILIZIA RELATIVO AL MMN. 9990
CONCERNENTE LA CONCESSIONE DI UN CREDITO DI FR. 6'200'000.-- PER LA
REALIZZAZIONE DEL TRATTO DELLA RETE REGIONALE DI CICLOPISTE
FRA NORANCO E CADEPIANO E OPERE DI SISTEMAZIONE STRADALE
(RIQUALIFICA DELLA STRADA PEDEMONTANA ESISTENTE) FINALIZZATE
ALLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO E ALLA CONSEGUENTE MESSA IN
SICUREZZA DEI PEDONI

Lugano, 26 novembre 2018

All'Onorando
Consiglio Comunale
6900 Lugano

Onorevole Signora Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

con il MMN. 9990 il Municipio di Lugano ha richiesto un credito di fr. 6'200'000.-- per la realizzazione del tratto regionale di ciclopiste fra Noranco e Cadepiano.

I relatori del presente messaggio si sono incontrati con l'On. Vicesindaco Michele Bertini e con l'Ing. Maurizio Solcà presso il Municipio di Lugano in data 5 novembre 2018 - unitamente al relatore della Commissione della Gestione On. Lorenzo Beretta-Piccoli - ed in seguito hanno presentato il presente rapporto in Commissione dell'Edilizia.

PREMESSA

Il presente messaggio è strettamente collegato alla risoluzione del Consiglio di Stato no. 3305 del 19 giugno 2013 che di fatto modificava su richiesta della CIPPS (Commissione Intercomunale per la Pianificazione del Pian Scairolo) il piano dei percorsi ciclabili per amalgamarli con il piano della viabilità del polo Luganese (PTL). A tal proposito nel 2014 era stato erogato un credito di fr. 36'000.-- per l'elaborazione del progetto definitivo a questo intervento (MMN. 8913).

In tale ambito è stato quindi progettato un tratto stradale che privilegia la cosiddetta mobilità lenta, con la creazione di una ciclopista che correrà sull'attuale asse stradale che attualmente serve il comprensorio, di vocazione residenziale, della sponda destra della roggia Scairolo nei comprensori di Noranco, Scairolo e Cadepiano.

Il citato piano dei trasporti del Luganese, nella scheda settoriale S5, definisce otto percorsi ciclabili per una lunghezza complessiva di 120 km, con lo scopo di creare una rete a mobilità lenta che permetta ai cittadini di raggiungere il centro cittadino utilizzando mezzi alternativi quali il trasporto su gomma privato o pubblico.

Il presente messaggio è relativo ad una parte del percorso R2, con una tratta che parte da Tesserete e giunge appunto fino a Figino interessando il comparto in esame.

Per la realizzazione dell'intera tratta, si prevede un costo complessivo di 35 milioni di franchi il cui parziale finanziamento, rientra nella convenzione del 2013 tra Cantone e Comuni del Luganese nell'ambito del pacchetto di misure infrastrutturali PAL2. Limitatamente alla realizzazione della nuova ciclopista, la Città di Lugano potrà quindi beneficiare di tali finanziamenti.

Per poter elaborare i progetti legati al piano viario, nel settembre 2014 è stata pubblicata l'analisi sulla viabilità legata all'introduzione del Piano regolatore intercomunale del Pian Scairolo. Da tale valutazione si è potuto stabilire il carattere residenziale dell'asse viario in esame ed è stata analizzata la sua conversione in "Strada di Servizio" a beneficio della mobilità lenta.

L'obiettivo dichiarato di questo progetto è quello di introdurre un tracciato alternativo che permetta di favorire lo spostamento dei cittadini con una mobilità lenta e con un collegamento di qualità che permetta il raggiungimento delle principali mete quali casa, lavoro, scuola, attività sociali e per il tempo libero.

NEL MERITO

Il progetto prevede il rifacimento completo della strada denominata Pedemontana che transita e collega i nuclei di Noranco, Scairolo e Cadepiano. La strada è posizionata sulla sponda destra della Roggia Scairolo e corre lungo una lunghezza complessiva di circa 1'995 metri.

Considerando il carattere prettamente residenziale di tale comparto, i progettisti hanno proposto un'asse stradale classificato come "strada di servizio" affiancata da un percorso ciclopedonale. La larghezza totale del nuovo asse viario sarà in media di ca. 7.5 metri di cui ben 3.5 metri riservati alla mobilità lenta (ciclopista e passaggio pedonale).

Per la parte di carreggiata riservata al transito veicolare, la larghezza è quindi di circa 4 metri che non permetterà il traffico bidirezionale in virtù della nuova classificazione di "strada di servizio". Per permettere l'incrocio dei veicoli, il progetto prevede la creazione di piazzuole di interscambio per il traffico veicolare poste circa a 100 metri l'una dall'altra. Su tutto l'asse viario vi sarà una limitazione alla velocità del traffico veicolare a 30 km/h. L'attuale pavimentazione verrà sostituita in base all'attuale stato di conservazione. Inoltre è previsto il rifacimento e il potenziamento delle canalizzazioni per lo smaltimento delle acque meteoriche. Il progetto prevede la sostituzione della camera del riale Sevolcina con un suo spostamento più a monte. Inoltre verrà eseguito un esame idrico da parte del CMAPS (Consorzio di manutenzione opere di arginatura Pian Scairolo e Collina) per porre in sicurezza idraulica i riali prospicienti al progetto.

Il nuovo percorso si pone l'obiettivo di rivalorizzare il territorio posto sulla sponda destra della roggia Scairolo. Si vuole inoltre favorire i fruitori della mobilità lenta introducendo uno specifico arredo urbano che permetta di godere del percorso per i pedoni e i ciclisti. In particolare verranno introdotte panchine, alberi e verrà rivista tutta l'illuminazione stradale. Ciò permetterà di rendere ben visibile l'intero tratto ciclopedonale anche in condizioni avverse. Ogni trenta metri vi sarà la presenza di un albero e una panchina.

Nell'esecuzione dell'opera si è previsto di coinvolgere il Comune di Collina d'Oro e le aziende AIL SA, Swisscom e UPC Cablecom con l'obiettivo di ottimizzare tutti gli interventi legati all'opera.

In diversi punti sono previsti degli espropri di particelle attigue al tracciato stradale. Per il Comune di Lugano si prevedono 10 espropri per un totale di ca. 1'045 m². Per il Comune di Collina d'Oro vi sono invece 33 mappali sottoposti ad esproprio per un totale di 3'823 m². Nel presente messaggio sono stati quantificati i costi per gli espropri e riportati nel preventivo di spesa per un totale di fr. 410'000.--. La tempistica di esecuzione viene stimata in 42 mesi pari a 3.5 anni.

PROBLEMATICA RELATIVA AL CONCETTO PEDONI - CICLISTI

Il progetto presentato prevede che non vi sia una differenziazione di tracciato per il traffico lento; in pratica nella zona della carreggiata riservata ai pedoni e ai ciclisti non è prevista una divisione effettiva. Il progetto immaginava infatti una zona di vero traffico lento imponendo un limite di circolazione ai ciclisti di 10 km/h. È parere della Commissione che questo principio - seppur lodevole - non possa essere applicato poiché è impensabile limitare le velocità dei ciclisti. Seguendo il concetto di percorso alternativo per il raggiungimento delle principali mete quali casa, lavoro, scuola, attività sociali e per il tempo libero, è oggi improbabile obbligare i ciclisti ad adottare una velocità così eccessivamente moderata, basti pensare al successo delle biciclette elettriche sempre più utilizzate per coprire il percorso casa lavoro; mezzo assolutamente efficace ma che circola a velocità sicuramente superiori a 10 km/h.

Per tale motivo è parere della Commissione che vadano assolutamente definiti i due percorsi di mobilità lenta, e più precisamente vada chiaramente demarcata la differenza tra zona riservata ai pedoni con quella per i ciclisti su tutto il percorso in esame. La Commissione è persuasa che questa modifica permetterà di aumentare sensibilmente la sicurezza dei pedoni ma anche degli stessi ciclisti evitando possibili incidenti. Il concetto di divisione tra passaggio pedonale e ciclopista è infatti in uso in tutte le principali realtà urbane, in particolar modo in svizzera interna.

PROBLEMATICA RELATIVA ALLA RIPARTIZIONE DEI COSTI

L'attuale strada e la sua futura nuova configurazione, transiterà sui territori comunali di Collina d'Oro e Lugano. Tale opera rientra tuttavia nell'applicazione del nuovo PR CIPPS che definisce i compiti di tutti i Comuni del comprensorio definendo anche delle chiavi di riparto agli investimenti ad esso connesso. Nel definire la ripartizione dei costi di finanziamento, si è quindi deciso di utilizzare la presente ripartizione:”

- Collina d'Oro: 29.5%
- Grancia: 12.5%
- **Lugano: 58.0%**

I costi dell'opera sono quindi stati suddivisi sulle tre autorità comunali, tuttavia il Comune di Grancia ha sollevato obiezioni a tal proposito. Grancia ha infatti deciso di non voler procedere al finanziamento di tale progetto poiché egli confuta il fatto che attualmente il nuovo PR CIPPS è gravato ancora da 46 ricorsi pendenti che potrebbero mutare sensibilmente la messa in opera del nuovo Piano regolatore.

In risposta a ciò, le autorità comunali di Lugano e Collina d'Oro hanno infine deciso di anticipare la spesa di competenza del Comune di Grancia per pianificare tale comparto in tempi relativamente rapidi, anche in virtù dei sussidi PAL2 accordati dal PTL.

I progettisti e il capo dicastero sono comunque persuasi che tali costi potranno essere recuperati in un secondo momento giudicando più importante la messa in opera di tale progetto a beneficio dei cittadini. La quota relativa al comune di Grancia è quantificabile in fr. 615'000.-- che verrà suddivisa al 50% tra i Comuni di Lugano e Collina d'Oro.

PREVENTIVO E FINANZIAMENTO

Come anticipato, l'attuale progetto verrà finanziato inizialmente dai Comuni di Lugano e Collina d'Oro. In un secondo momento, quando verrà approvato il PR-CIPPS, i due Comuni potranno rivendicare la quota di riparto del Comune di Grancia.

Il costo totale dell'opera è di fr. 6'200'000.--. La partecipazione al finanziamento del progetto da parte dell'autorità cantonale è pari ad un ammontare massimo di fr. 1'282'121.-- (pari al 21% dei costi complessivi). Per tale motivo il costo a carico dei Comuni ammonta a fr. 4'920'000.--.

-	Espropriazioni	fr.	410'000.00	
-	Opere stradali	fr.	1'104'000.00	
-	Opere di pavimentazione	fr.	2'445'000.00	
-	Opere di sottostruttura	fr.	1'309'000.00	
	Subtotale	fr.	5'268'000.00	(per 1'995 m2 pari a fr. 2'640/m2)
-	illuminazione	fr.	316'310.00	
-	arredo urbano	fr.	120'000.00	
-	segnaletica	fr.	120'000.00	
	Subtotale	fr.	556'310.00	(soggetto a contributo di miglioria 30%)
-	spostamento camera riale Sevolcina	fr.	71'000.00	
-	imprevisti di ordine generale (5%)	fr.	294'765.50	
-	arrotondamento	fr.	9'924.50	
	Totale	fr.	6'200'000.00	
			=====	
	./. Partecipazione cantone	fr.	1'282'121.00	
	quota a carico dei Comuni	fr.	4'917'879.00	
	di cui il 64.25% per Lugano	fr.	3'161'100.00	

In base alla Legge sui contributi di miglìoria, limitatamente agli interventi di arredo urbano posti lungo tutta la tratta, è prevista la richiesta di contributi di miglìoria pari al 30% della relativa spesa.

Trattandosi di un'opera intercomunale, si è deciso di porre la Città di Lugano come unico committente con la responsabilità di assegnare i relativi mandati e gli appalti per la realizzazione del progetto. In base allo stato avanzamento lavori verranno chiesti acconti sia al Comune di Collina d'Oro che al Cantone in accezione ai sussidi PAL2.

È tuttavia importante sottolineare che tutte le problematiche riconducibili alla procedura di espropriazione e ai contributi di miglìoria rimarranno di appannaggio delle singole autorità comunali.

CONCLUSIONI

L'investimento in esame permetterà di beneficiare di un nuovo concetto di strada residenziale, il progetto prevede infatti la conversione dell'attuale asse stradale che transita sulla sponda destra della Roggia Scairolo, in una strada di servizio.

Tale conversione favorirà in maniera evidente i percorsi di mobilità lenta con la creazione di una via ciclopedonale che collegherà Cadepiano al centro cittadino integrandosi in un più ampio progetto di viabilità lenta a livello regionale. In tale ambito è sicuramente lodevole che il Municipio voglia favorire e potenziare il concetto di mobilità lenta quale elemento importante nella politica della gestione del traffico cittadino.

È tuttavia fondamentale rivedere in parte il progetto in esame per poter separare in maniera evidente e su tutto il tratto in esame, il percorso pedonale con la relativa ciclo-pista. La Commissione dell'Edilizia è infatti convinta che unire pedoni e ciclisti possa generare un importante problema di sicurezza per entrambi.

Sulla base di quanto sopraccitato, la Commissione dell'Edilizia preavvisa favorevolmente la richiesta del credito di costruzione di fr. 6'200'000.-- e invita il Consiglio Comunale a voler

risolvere:

1. È approvato il progetto per la realizzazione del nuovo percorso ciclopedonale regionale in sponda destra della Roggia Scairolo fra Noranco e Cadepiano e relative misure di manutenzione e moderazione della strada esistente, secondo il progetto del maggio 2016.
2. È concesso un credito di fr. 6'200'000.-- per la realizzazione delle opere stradali, compreso l'arredo urbano, l'illuminazione pubblica e il sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche.
3. L'utilizzo del credito è subordinato alla concessione del relativo credito di quota-parte Comune di Collina d'Oro (fr. 1'758'900.--) e del sussidio Cantonale (fr. 1'282'121.--).

4. Il credito (indice dei costi ottobre 2017) sarà adeguato alle giustificate variazioni dell'indice dei costi di costruzione.
5. La spesa sarà caricata al bilancio comunale, beni amministrativi e ammortizzata secondo le apposite tabelle.
6. Conformemente alla Legge sui contributi di miglioria, sarà richiesta la partecipazione alle proprietà che beneficiano di un vantaggio particolare, nella misura del 30% della spesa determinante, limitatamente alle opere di arredo urbano contigue alla carreggiata stradale, comprensive degli oneri espropriativi per esse necessarie, al netto del contributo cantonale.
7. I contributi e le diverse entrate saranno registrati su conti separati legati all'opera.
8. Il credito decade, se non utilizzato per un periodo di 4 anni, a decorrere dalla sua approvazione.

Con ogni ossequio.

PER LA COMMISSIONE
DELL'EDILIZIA
Marco Bortolin, relatore
Paolo Toscanelli, relatore
Antonio Bassi
Benedetta Bianchetti
Ugo Cancelli
Daniele Casalini
Demis Fumasoli
Rinaldo Gobbi
Urs Lüchinger
Angelo Petralli