

RAPPORTO DELLA COMMISSIONE DELLA GESTIONE 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, 28 gennaio 2019

All'Onorando
Consiglio Comunale
6900 Lugano

Onorevole Signora Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

Premessa

La ciclopista del presente messaggio si inserisce nel Piano dei percorsi ciclabili illustrato nella scheda S5 del PVP (Piano della viabilità del Polo, parte del Piano dei trasporti del Luganese PTL) ed è inoltre parte del concetto urbanistico alla base del nuovo Piano regolatore intercomunale del Pian Scairolo (PR-CIPPS) tuttora in fase di approvazione.

Come descritto nella scheda S5 il tracciato d'interesse regionale R2, si sviluppa da Tesserete sulla sponda sinistra del Cassarate, attraversando la Città, fino al Pian Casoro (Barbengo) dove incontra il percorso nazionale. La tratta che interessa questo messaggio è quella finale che attraversa il Pian Scairolo sulla sponda destra dell'omonima roggia seguendo la strada che collega gli abitati di Noranco, Scairolo e Cadepiano.

Nel merito degli interventi

Il nuovo percorso ciclopedonale si sviluppa per circa 2 km lungo l'asse della strada pedemontana esistente che secondo il PR-CIPPS viene classificata "strada di servizio" con limite 30 km/h.

Dei 7.5 metri della sezione stradale, 3.5 m verranno dedicati alla pista ciclopedonale. Ogni 30 m il tracciato sarà intervallato da piazzuole di interscambio (per permettere l'incrocio dei veicoli) in concomitanza delle quali la larghezza della ciclopista viene diminuita a soli 2 m. La realizzazione del nuovo calibro comporterà degli espropri che toccheranno principalmente la parte sud del tracciato.

Stando al progetto, la nuova corsia sarà condivisa da pedoni e ciclisti. Per ovviare a eventuali problemi di convivenza tra le due categorie, i progettisti prevedono di destinare l'utilizzo della pista unicamente ai ciclisti "deboli", mentre i ciclisti "rapidi" verrebbero convogliati sulla strada a vocazione veicolare.

Oltre alla nuova superficie del percorso ciclopedonale, laddove lo stato di conservazione lo richieda, è anche prevista la ripavimentazione della strada già esistente dove continueranno a transitare le automobili. Verrà inoltre costruito un nuovo sistema di canalizzazioni per le acque meteoriche e verrà spostata a monte la camera del riale Sevolcina che causa conflitto con le opere in progetto.

Lungo il percorso è previsto l'inserimento di due soluzioni d'arredo urbano:

1. elemento proteggi albero + illuminazione/segna passo;
2. elemento proteggi albero + panchina/sotto illuminata;

che si ripetono per l'intero tracciato.

Per la realizzazione del progetto sono stimati circa 42 mesi (24 per le procedure e 18 per la costruzione).

Osservazioni della Commissione della Gestione

La Commissione della Gestione giudica poco convincente la prevista coabitazione nella medesima corsia di pedoni e ciclisti "deboli" nonché la deviazione dei ciclisti "rapidi" sulla careggiata destinata ai veicoli.

La vostra Commissione è infatti dell'opinione che ognuna delle 3 utenze - pedoni, ciclisti (senza distinzioni) e automobili - debba poter disporre di una corsia dedicata e distinta. Se si vuole veramente incoraggiare l'utilizzo della bicicletta, bisogna mettere a disposizione delle strutture consone, dove il ciclista si può muovere veramente a suo agio e in sicurezza. Si guardi a quanto realizzato con successo oltralpe, dove le biciclette sono considerate una categoria specifica ed hanno i loro spazi riservati.

Cogliamo l'occasione di questo progetto per realizzare delle strutture veramente funzionali e non prestiamoci ad esercizi alibi giusto per poter dire l'opera è stata realizzata.

La Commissione della Gestione è a conoscenza dei limiti del calibro stradale, ma è anche convinta che all'interno dei 3.5 m previsti per la pista ciclopedonale ci sia lo spazio necessario per poter delimitare due corsie distinte per le due differenti utenze.

Nel merito del credito

Il preventivo di spesa è così composto:

- 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
- Altre voci:		
- spostamento camera riale Sevolcina	fr.	71'000.00
- illuminazione	fr.	316'310.00
- arredo urbano	fr.	120'000.00
- segnaletica	fr.	120'000.00
TOTALE preventivo	fr.	5'895'310.00

Ai costi stimati in sede di progettazione, si aggiungono:

Imprevisti di ordine generale (5%)	fr.	294'765.50
Arrotondamento	fr.	9'924.50
CREDITO D'OPERA	fr.	6'200'000.00

Il cantone parteciperà al finanziamento del progetto (sussidi PAL 2) per un importo massimo di fr. 1'282'121.--, mentre il restante ammontare sarà a carico dei Comuni di Collina d'Oro (29,5%), Grancia (12.5%) e Lugano (58%).

Tuttavia, mancando ancora l'approvazione finale del PR-CIPPS e non riguardando il suo territorio istituzionale, il Municipio di Grancia ritiene prematura la sua partecipazione all'investimento. Pertanto i Municipi di Collina d'Oro e Lugano, ritenendo prioritario il progetto, hanno deciso di anticipare, in parti uguali, la quota di Grancia.

In base a questa nuova chiave di ripartizione, l'investimento sarà in un primo momento suddiviso come segue:

- Lugano	64.25%	fr. 4'920'000.--;
- Collina d'Oro	35.75%	fr. 1'758'900.--.

Al momento dell'approvazione del PR-CIPPS i due Comuni si riserveranno comunque il diritto di voler rivendicare la quota di riparto di Grancia. In questo senso, interpellati dai relatori delle Commissioni della Gestione e dell'Edilizia, i servizi della Città non hanno evidenziato particolare preoccupazione in merito al recupero di quanto dovuto.

In linea con le prescrizioni della Legge sui contributi di miglioria (LCM), per gli interventi di arredo urbano lungo tutta la tratta di intervento, si prevede un prelievo di contributi di miglioria pari al 30% della relativa spesa preponderante.

Ogni Comune provvederà a prelevare i contributi di sua competenza giurisdizionale così come anche si occuperà delle procedure espropriative di sua pertinenza.

Lugano fungerà da unico committente per l'intera opera e, in quanto tale, sarà responsabile di assegnare i relativi mandati e gli appalti per la realizzazione del progetto.

Osservazioni della Commissione della Gestione

La Commissione della Gestione stigmatizza il (si spera) temporaneo disimpegno del Comune di Grancia su questo importante progetto atto a promuovere la mobilità lenta.

Se esiste una convenzione (“Convenzione per il coordinamento della realizzazione delle opere pubbliche e la promozione del Pian Scairolo”) ci si aspetta che ognuno faccia la sua parte indipendentemente dal fatto che l'opera coinvolga o meno il proprio territorio istituzionale. Nell'economia dello sviluppo regionale è infatti importante che ogni attore, piccolo o grande che sia, contribuisca fattivamente alla realizzazione dei progetti.

La Commissione della Gestione esorta l'Esecutivo a fare il necessario affinché il dovuto possa essere quanto prima incassato.

In considerazione di quanto esposto invitiamo il lodevole 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 con la seguente modifica:
 - la pista ciclopedonale, nei tratti a calibro 3.5 m, viene suddivisa in due corsie per mezzo di segnaletica orizzontale al fine di separare la circolazione dei pedoni da quella dei ciclisti.
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 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 a bilancio comunale, beni amministrativi, e ammortizzata in conformità di quanto previsto dalla LOC e dal Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei comuni.
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 careggiata stradale, comprensive degli oneri espropriativi per esse necessarie, al netto del contributo cantonale.
7. I contributi e le diverse entrate saranno registrate 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
DELLA GESTIONE
Lorenzo Beretta-Piccoli, relatore
Raide Bassi
Lukas Bernasconi
Boris Bignasca
Simona Buri
Deborah Moccetti Bernasconi
Maruska Ortelli
Nina Pusterla
Peter Rossi
Andrea Sanvido
Michel Tricarico
Ferruccio Unternährer
Karin Valenzano Rossi