



Messaggio municipale

No. 94

Risoluzione municipale n. 1116/2006

Collina d'Oro,

27 novembre 2006

Concernente la richiesta di un credito quadro di Fr. 633'550.- quale partecipazione ai costi per la sistemazione viaria del Pian Scairolo (PPI – piano di pronto intervento) e di un credito di Fr. 33'450.- per l'allestimento di un concorso internazionale di idee di urbanistica per il Pian Scairolo.

Egregio Signor Presidente,
Gentili Signore, Egregi Signori Consiglieri,

Con il presente messaggio si sottopone a codesto onorando Consesso la richiesta:

- di un credito di Fr. 633'550.00 per la partecipazione ai costi di sistemazione della rete viaria del Pian Scairolo, che comprende il risanamento e la correzione di parte della strada cantonale Noranco-Figino, in particolare fra l'incrocio di via Senago e i centri commerciali.

Il progetto fa parte di un intervento più esteso che ingloba lo svincolo autostradale di Lugano sud, le cui opere di riorganizzazione sono terminate (lavori iniziati nell'agosto del 2005). La sistemazione dello svincolo e il nuovo assetto viario sono parte integrante del Piano dei Trasporti del Luganese (PTL) e rientrano nelle misure di Piano di Pronto Intervento (PPI) promosso dalla Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese (CRTL);

- di un credito di Fr. 33'450.00 per l'allestimento di un concorso internazionale di idee di urbanistica per il Pian Scairolo, quale prima misura fiancheggiatrice atta a ridefinire i contenuti urbanistici e conseguentemente il futuro assetto viario del comparto.

Considerazioni di carattere generale

Il comparto del Pian Scairolo, che tocca i territori giurisdizionali dei Comuni di Barbengo, Grancia, Lugano e Collina d'Oro, è stato interessato negli ultimi decenni, da uno sviluppo marcato di insediamenti a carattere industriale, artigianale, commerciale e amministrativo, che si affiancano alla struttura insediativa situata lungo le dorsali, sui due lati della pianura.

In questo contesto, la concentrazione in questa zona di grandi generatori di traffico (soprattutto i centri commerciali e le grandi superfici di vendita) ha vieppiù evidenziato uno dei problemi che maggiormente affligge il comparto stesso in termini di accessibilità, ovvero gli inconvenienti di accessibilità dovuti ad un eccessivo flusso di traffico rispetto alle capacità di smaltimento dei sistemi di trasporto e delle rispettive infrastrutture.

Le autorità comunali, direttamente confrontate con i problemi sopra descritti hanno costituito, nel 2005, la Commissione Intercomunale per la Pianificazione del Pian Scairolo (CIPPS) con lo scopo di mettere in atto uno studio, in collaborazione con la CRTL e il Dipartimento del Territorio (DT), per una sistemazione coordinata dell'intero comparto territoriale, coscienti del fatto che la soluzione a medio-lungo termine dei particolari problemi urbanistici, in un contesto di sistemazione complessiva della zona nelle sue diverse componenti territoriali, ambientali e viarie, debba forzatamente essere inquadrata in un contesto di sistemazione d'assieme del comparto nelle sue diverse componenti territoriali e funzionali con particolare attenzione a quelle abitative.

Gli obiettivi della CIPPS si concentrano principalmente:

- nel coordinare le misure del PPI mirate a rendere più fluida e sicura la circolazione stradale;
- nell'individuare le misure pianificatorie globali necessarie per la riqualifica del Pian Scairolo sotto tutti i punti di vista (urbanistico, ambientale e di mobilità).

A tale proposito il Consiglio di Stato, d'intesa con i Comuni, ha istituito nel marzo 2006 una Zona di Pianificazione (ZP) della durata di cinque anni, in attesa che si consolidi il nuovo assetto pianificatorio con l'individuazione di una soluzione globale a lungo termine. La ZP permette infatti l'effettivo controllo delle domande di costruzione, nell'intento di evitare l'insediamento di grandi generatori di traffico fino alla conclusione dello studio pianificatorio, così da non comprometterne le finalità.

A - Le opere del PPI (Piano di pronto intervento)

Le opere di pronto intervento proposte nel messaggio e quelle in fase di completazione allo svincolo sono state discusse e concordate con il Cantone, la CRTL e la CIPPS. Le stesse sono ritenute necessarie per fornire, a breve termine, i primi miglioramenti e non sono in conflitto e nemmeno compromettono le misure allo studio per la soluzione globale del Pian Scairolo, anzi ne sono parte integrante.

Sempre di comune accordo con tutti gli attori coinvolti, allo scopo di agevolare quanto più possibile la mobilità nel contesto attuale, è stata concordata la realizzazione anticipata di opere provvisorie, contenute nel progetto di sistemazione viaria relativo alla presente richiesta di credito.

Si tratta della rotonda provvisoria in zona Osteria, dell'introduzione del senso unico in via Furnas (Lugano-Pambio Noranco), del divieto di svolta a sinistra tra la rotonda Fornaci e la rotonda provvisoria in zona Osteria e della preselezione su via Senago (Lugano-Pazzallo).

Questi interventi sono stati realizzati nel mese di settembre 2006 (prima di terminare i lavori dello svincolo di Lugano sud) e forniranno preziose indicazioni sui benefici futuri a opere di PPI ultimate.

Durante questa fase è previsto un monitoraggio della zona per quantificare i miglioramenti.

Il presente progetto riguarda il risanamento e la correzione di parte della strada cantonale "Noranco-Figino" SP 404, in particolare fra l'incrocio di via Senago, in territorio di Lugano (Pazzallo), e i centri commerciali di Grancia (nodo via Industria).

Gli obiettivi dell'intervento mirano:

- ad un aumento della sicurezza della circolazione tramite una regolarizzazione della velocità, la parziale abolizione delle svolte a sinistra e la regolazione del traffico agli incroci;
- ad un miglioramento della fluidità del traffico in tutta la zona, degli accessi ai confinanti ed in particolare in entrata ed in uscita ai/dai centri commerciali;
- ad una separazione del traffico di transito da quello per i centri commerciali con conseguente beneficio per i residenti dei comuni limitrofi;
- a maggiori benefici per l'utenza pedonale con un completamento dei marciapiedi ed una intensificazione dei passaggi pedonali protetti;
- a riduzioni delle situazioni di conflitto tra il traffico motorizzato ed i percorsi ciclabili;
- ad un risanamento della pavimentazione esistente e ad un potenziamento dell'illuminazione pubblica.

Il Progetto definitivo si basa sul Piano Generale approvato il 6 ottobre 2003 dalle competenti Autorità cantonali. Le modifiche principali eseguite in questa fase di progetto, rispetto al Piano Generale, sono le seguenti:

- l'aggiunta di una preselezione per la svolta a sinistra in direzione sud su via Senago;
- l'incrocio al nodo Grancia 1 che viene eseguito senza semafori;
- l'incrocio al nodo via Industria eseguito con semafori, in sostituzione di quelli al nodo Grancia 1.

Il progetto si sviluppa per complessivi 1708 ml e tocca il territorio giurisdizionale di tre Comuni: Lugano, Collina d'Oro e Grancia.

Rispetto alla situazione attuale si propone la formazione di una corsia supplementare, che giunge da nord fino all'accesso ai centri commerciali "Grancia 1". Tale potenziamento avverrà a partire dalla zona del mappale 198 (Comune di Collina d'Oro), fra Via del Piano e via alla Roggia.

Il resto della strada avrà due corsie, una verso sud ed una verso nord, con le relative predisposizioni in prossimità degli incroci.

Si prevede inoltre l'inserimento al nodo "Osteria" di una rotonda (diametro di 31 ml).

Sia l'incrocio con via alla Roggia, sia quello con i Centri commerciali al nodo via Industria saranno semaforizzati; quello dell'IKEA sarà potenziato.

Le regolazioni semaforiche dei tre incroci avranno dei sensori selettivi e saranno collegati in modo che abbiano un funzionamento coordinato per la gestione ottimale del traffico.

Per quanto riguarda il traffico lento, in particolare le piste ed i percorsi ciclabili, la problematica è allo studio nell'ambito del Piano della Viabilità del Polo (PVP). Tali percorsi saranno comunque discosti dall'asta stradale oggetto del presente messaggio.

A livello di espropriazione il progetto prevede l'acquisizione definitiva di 2'251 m² di superficie di terreno privato. Le superfici espropriate si suddividono per Comuni nel seguente modo:

- Comune di Lugano		1'028 m ² , di cui
quartiere di Pambio Noranco	328 m ²	
quartiere di Pazzallo	700 m ²	
- Comune di Grancia		675 m ²
- Comune della Collina d'Oro		548 m ²

Per limitare al minimo i disturbi e garantire la sicurezza nella fase operativa, si prevede la seguente conduzione del traffico:

- durante il giorno la strada cantonale rimarrà agibile nei due sensi sempre con due corsie di marcia;
- i lavori all'esterno della carreggiata (muri, marciapiedi, ecc.) o locali (caditoie, bordure, ecc.) saranno eseguiti di giorno;
- i lavori in carreggiata saranno eseguiti di notte;
- la gestione del traffico avverrà solo sulla strada cantonale tramite impianto semaforizzato;
- le tratte risanate di notte, circa 80 m per tratta e per corsia, saranno agibili alla mattina.

Questa soluzione permette di ottimizzare i vincoli progettuali ed una razionale esecuzione dei lavori, minimizzando i disagi agli utenti del Pian Scairolo.

Premessa l'approvazione del Gran Consiglio e la crescita in giudicato della decisione, il Cantone prevede di pubblicare il progetto definitivo nei Comuni entro l'estate 2007.

Qualora non fossero interposti ricorsi si ipotizza, dopo la fase di messa in appalto, l'inizio lavori a partire dalla primavera 2008.

In funzione della conduzione del traffico sopra esposta si prevede una tempistica realizzativa di circa 12 mesi.

Il preventivo di spesa globale del progetto definitivo (secondo la norma SIA 103), base agosto 2005 e con un grado di precisione del 10%, è così strutturato:

Opere PPI:

Opere costruttive (sottostruttura e pavimentazione)	Fr.	6'620'000.00
Spese generali (progettazione, direzione lavori)	Fr.	380'000.00
Totale (IVA esclusa)	Fr.	7'000'000.00
IVA (7.6%)	Fr.	532'000.00
T o t a l e (IVA inclusa)	Fr.	7'532'000.00
Acquisto terreni e diritti, misurazioni catastali e iscrizioni a RF	Fr.	910'650.00
T o t a l e (IVA inclusa)	Fr.	8'442'650.00

Ai costi suindicati, per la loro ripartizione in base alla chiave di riparto, vanno aggiunti gli onorari sostenuti per l'elaborazione del Piano d'Indirizzo e del Piano Generale approvato nel 2003, come pure i costi per la realizzazione della rotonda Pina a Barbengo, parte integrante delle misure di PPI. Ne consegue la seguente situazione:

Opere PPI	Fr. 8'442'650.00
Piano d'Indirizzo e Piano Generale	Fr. 153'956.40
Rotonda Pina	Fr. 907'096.30
Totale (IVA inclusa)	Fr. 9'503'702.70
T o t a l e arrotondato (IVA inclusa)	Fr. 9'500'000.00

Gli interventi previsti dal PPI si affiancano e sono coordinati con le realizzazioni inserite nel PTL. Come per tutte le misure di pronto intervento, la legge prevede che il finanziamento sia assicurato dal Cantone e dal Comune (o dai Comuni). Nel caso concreto, trattandosi di un intervento cantonale, su una strada cantonale, il finanziamento spetta al Cantone con la partecipazione dei Comuni interessati. La Confederazione, nel caso della sistemazione della tratta in esame, non è coinvolta.

Per quanto concerne le partecipazioni al finanziamento si è trattato di definire due aspetti:

- la suddivisione degli oneri tra i livelli istituzionali, cioè, in questo caso, la ripartizione della spesa tra Cantone e insieme dei Comuni interessati dagli interventi;
- il riparto degli oneri tra i Comuni interessati dal piano a copertura della parte netta di competenza comunale.

Per quanto riguarda il primo aspetto il Cantone si assume il 70% della spesa. Resta così a carico dei Comuni il rimanente 30%.

Per il secondo aspetto si è allestita una chiave di riparto per la definizione delle quote di partecipazione dei Comuni interessati dall'intervento di PPI.

In pratica, ciò consiste in una metodologia di riparto dei costi tra i Comuni interessati. Il metodo determina le rispettive quote comunali (in percentuale) e, applicate ai costi, l'onere finanziario a carico dei singoli enti.

La CRTL è stata incaricata dell'allestimento della chiave di riparto; essa si è avvalsa della collaborazione dell'Unità di economia dell'Ufficio cantonale di statistica (UStat).

Per determinare le rispettive partecipazioni finanziarie, la chiave di riparto tra i Comuni si basa su due componenti:

- l'interessenza, cioè la misura dei vantaggi o degli interessi o dei benefici o della riduzione di inconvenienti che ogni ente coinvolto (la sua popolazione, la sua economia, il suo ambiente, la sua immagine, ecc.) trae o realizza dall'attuazione dell'opera, rispettivamente la misura del suo contributo a generare le necessità di intervento (causalità);
- l'equità fiscale, cioè l'integrazione nel calcolo di una ponderazione che rifletta la diversa capacità contributiva dei Comuni, in modo che lo sforzo finanziario non risulti eccessivamente squilibrato.

Il finanziamento delle opere e la chiave di riparto sono stati ratificati tramite la risoluzione governativa n. 3023 del 20 giugno 2006; in essa sono pure contenute le relative quote a carico dei singoli Comuni.

Il finanziamento delle opere, il cui preventivo ammonta a Fr. 9'500'000.00 è così stabilito:

- Cantone 70%	pari a	Fr. 6'650'000.00
- Comune di Lugano 29.5% del 30% rimanente	pari a	Fr. 840'750.00
- Comune di Collina d'Oro 22.3% del 30% rimanente	pari a	Fr. 635'550.00
- Comune di Grancia 33.5% del 30% rimanente	pari a	Fr. 954'750.00
- Comune di Barbengo 14.7% del 30% rimanente	pari a	Fr. 418'950.00

I contributi comunali saranno fissati sull'importo di liquidazione, in base alle percentuali sopra esposte; la cifra indicata è da ritenersi quale tetto massimo.

Dagli importi dovuti dai Comuni di Grancia e di Barbengo saranno dedotti i contributi già versati per la partecipazione ai costi realizzativi dell'incrocio per Barbengo Rotonda Pina).

B - Misure fiancheggiatrici (concorso di urbanistica)

Recenti esperienze degli ultimi anni nel Luganese, in alcuni comparti strategici, hanno messo in evidenza i vantaggi di una progettazione urbanistica atta a ridefinire i contenuti pianificatori e conseguentemente stabilire il futuro assetto viario.

Dopo un anno di verifiche tecniche la CIPPS propone una strategia a medio-lungo termine per la riqualifica e lo sviluppo del comparto territoriale del Pian Scairolo, che può essere riassunta in tre momenti operativi specifici:

- la rielaborazione immediata (entro l'estate 2007), sotto coordinamento dell'Autorità cantonale, dei contenuti specifici del Piano Direttore Cantonale (PD), con il consolidamento degli obiettivi di sviluppo per il comparto del Pian Scairolo e la dichiarazione delle responsabilità procedurali;
- l'avvio, entro l'estate 2007, del lavoro di pianificazione urbanistica intercomunale, coordinato dalla CIPPS, con l'obiettivo di disporre, entro il 2010, delle pianificazioni locali precisate in funzione di un concetto territoriale unitario;
- la verifica, da parte dell'Autorità cantonale, del programma di investimento infrastrutturale proposto nella strategia di intervento, con il tema prioritario del suo finanziamento e delle conseguenze operative per la pianificazione locale.

Infatti, nel comparto, che presenta una indubbia connotazione di area strategica per lo sviluppo del Polo trainante del Cantone, costituito dall'agglomerato del Luganese, le tematiche devono essere affrontate nei termini di sistemazione urbanistica, di infrastrutture per la mobilità e di riqualifica ambientale.

In simili circostanze un'utilizzazione efficace dello strumento del concorso di idee permette, da una parte, di effettuare una scelta a partire da una procedura di messa a confronto di idee e di ipotesi di soluzione e d'altra parte di massimizzare il consenso nel Gruppo della Committenza attorno alla soluzione scelta.

L'obiettivo dello studio di pianificazione urbanistica intercomunale è quello di porre le basi per uno sfruttamento ordinato e coordinato del territorio considerato, risolvendo, nel contempo, in modo duraturo, la problematica del traffico.

Ritenuto che il concorso urbanistico costituisce una misura fiancheggiatrice del progetto viario, il suo finanziamento, il cui preventivo ammonta a Fr. 500'000.-, riprende la medesima suddivisione percentuale adottata per le opere di cui al capitolo A.

In quest'ordine di idee le opere viarie in procinto di essere realizzate costituiscono un tassello anticipatorio di un ordinamento complessivo del territorio e della mobilità.

Pertanto il finanziamento è fissato nel seguente modo:

- Cantone 70%	pari a	Fr. 350'000.00
- Comune di Lugano 29.5% del 30% rimanente	pari a	Fr. 44'250.00
- Comune di Collina d'Oro 22.3% del 30% rimanente	pari a	Fr. 33'450.00
- Comune di Grancia 33.5% del 30% rimanente	pari a	Fr. 50'250.00
- Comune di Barbengo 14.7% del 30% rimanente	pari a	Fr. 22'050.00

Riepilogo dei costi a carico del Comune di Collina d'Oro

- 1) Partecipazione ai costi per la realizzazione del PPI: Fr. 635'550.00.
A dipendenza dell'andamento delle procedure di approvazione e dell'avanzamento dei lavori questo importo verrà ripartito, a partire dal 2007, su un periodo di 4 o 5 anni.
- 2) Partecipazione ai costi per il concorso internazionale di urbanistica: Fr. 33'450.00.

Per le considerazioni sopra esposte si chiede a questo Onorando consesso di voler

risolvere:

- 1) È concesso un credito quadro di Fr. 635'550.- quale partecipazione ai costi per la sistemazione viaria del Pian Scairolo (PPI – Piano di pronto intervento).
- 2) È concesso un credito di Fr. 33'450.- quale partecipazione ai costi per lo svolgimento di un concorso internazionale di idee di urbanistica per il comparto del Pian Scairolo.
- 3) L'utilizzazione dei crediti è subordinata all'approvazione dei rispettivi crediti da parte del Gran Consiglio.
- 4) Per il finanziamento il Municipio è autorizzato a far capo agli usuali canali di credito.
- 5) Il credito verrà automaticamente adeguato all'indice dei costi di costruzione (preventivo agosto 2005).
- 6) I crediti decadono se non utilizzati entro il 31.12.2013 a norma dell'art. 13 cpv. 3 LOC.

Per il Municipio

Il Sindaco
Sabrina Romelli

Il Segretario
Sandro Gandri

Allegati decisione del Consiglio di Stato n. 3023 del 20 giugno 2006
planimetria