



## Messaggio municipale

---

**No. 078/2018**

---

Risoluzione municipale n. 874/2018

---

Collina d'Oro,

---

27 agosto 2018

---

**Concernente la richiesta di un credito di CHF 1'758'900.00 per il cofinanziamento della realizzazione da parte della Città di Lugano 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 conseguente messa in sicurezza dei pedoni**

Gentile Signora Presidente,  
Gentili Signore, Egregi Signori Consiglieri,

con risoluzione N. 3305 del 19 giugno 2013 il Consiglio di Stato (CdS) modificava, su richiesta della Commissione intercomunale per la pianificazione del Pian Scairolo (CIPPS) e con il preavviso favorevole della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL), il Piano dei percorsi ciclabili regionali illustrato alla Scheda S5 del PVP (Piano della viabilità del Polo, parte del Piano dei trasporti del Luganese PTL) nella tratta fra Noranco e Cadepiano in sponda destra della Roggia Scairolo, definendo il tracciato lungo la strada di collegamento fra gli abitati già esistente.

In seguito a questa decisione, come già deliberato da codesto consesso nel 2014 (MM No. 58) tramite la concessione del necessario credito, la CIPPS ha elaborato il progetto definitivo per questo intervento, negoziando allo stesso tempo il finanziamento dell'opera con i Comuni toccati e l'Autorità cantonale.

Oltre ad essere compatibile con le disposizioni del Piano direttore cantonale (PD) e del PTL-PVP, l'intervento si inserisce nel concetto urbanistico alla base del nuovo Piano regolatore intercomunale del Pian Scairolo (PR-CIPPS) adottato nel 2016 (MM No. 134 e 135) e ancora in procedura di approvazione.

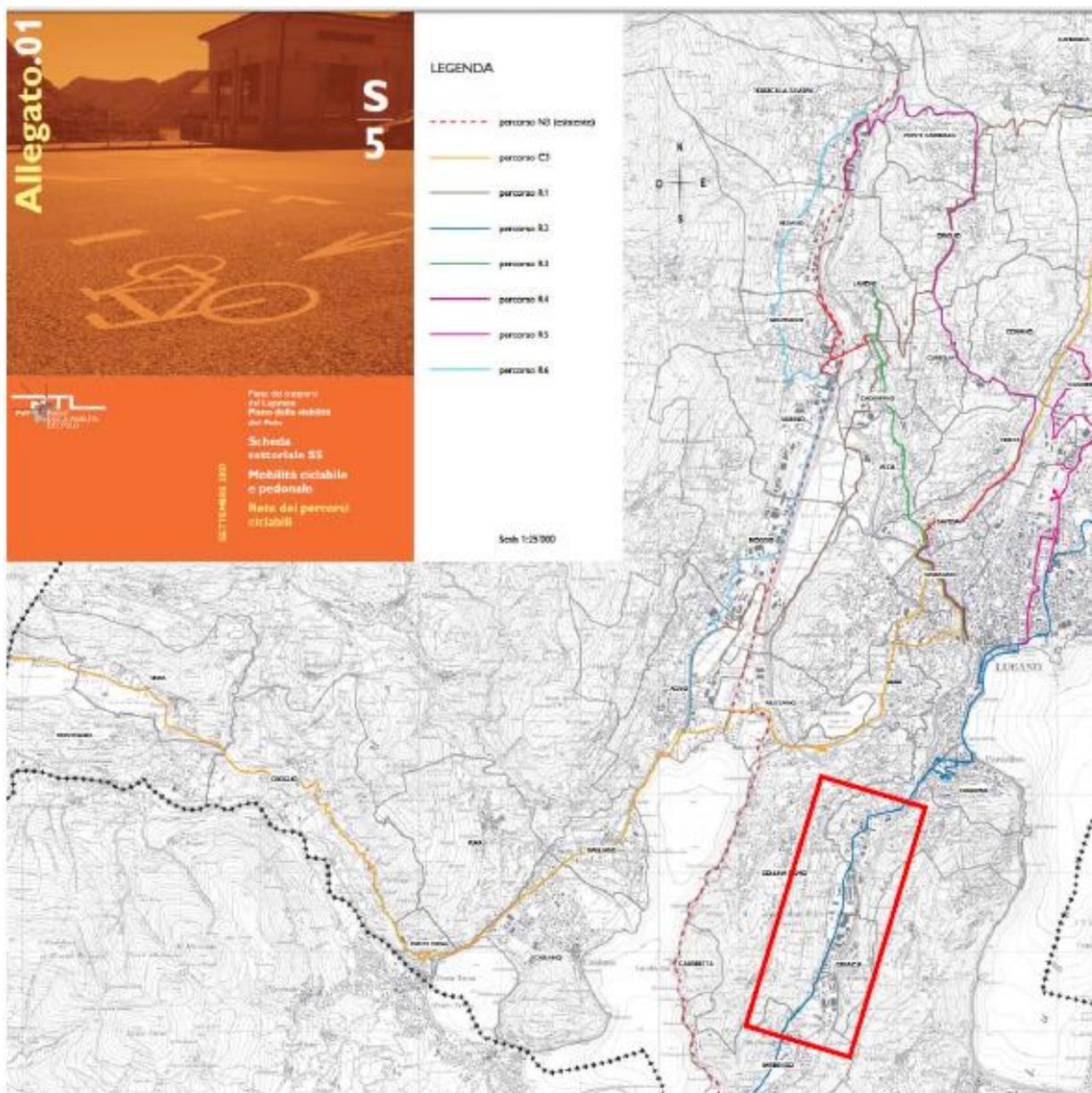
In questo senso, il progetto non prevede solo la formazione di una corsia ciclopedonale, ma anche interventi di sistemazione stradale finalizzati alla messa in sicurezza dei pedoni e una moderazione del traffico, coerente con la vocazione residenziale della sponda destra della Roggia Scairolo, con i suoi abitati (Noranco, Scairolo e Cadepiano).

### 1. La rete ciclabile regionale

La rete ciclabile del Luganese è codificata a livello di Piano direttore cantonale (PD) nella scheda R/M3 Agglomerato del Luganese quale misura al pto. 3.5 con grado di consolidamento quale "Dato acquisito (DA)".

"Il PVP ha definito otto percorsi ciclabili per una lunghezza complessiva di ca. 120 km. Essi mettono in rete buona parte degli abitati e delle funzioni principali della parte centrale dell'agglomerato".

Per l'opera in questione, il PVP riporta nell'allegato 01 la scheda S5 il percorso di interesse regionale R2 che si sviluppa da Tesserete sulla sponda sinistra del Cassarate, attraversando la città, fino al Pian Casoro (Barbengo) dove incontra il percorso nazionale.



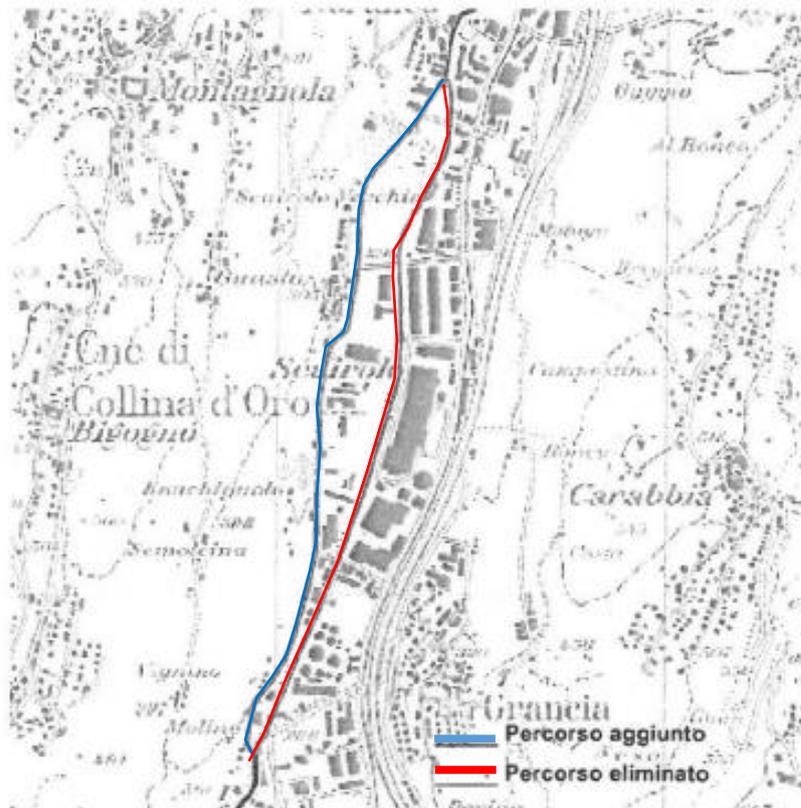
Nella tratta finale che attraversa il Pian Scairolo il percorso regionale R2 si sviluppa sulla sponda destra della Roggia Scairolo seguendo, come da decisione del Consiglio di Stato (CdS) del 2013 la strada che collega gli abitati di Noranco, Scairolo e Cadepiano.

## Proposta di modifica della scheda S5 PVP

Nr 10

**Comune/i toccati:** Collina d'Oro, Grancia, Lugano

**Percorso toccato:** percorso regionale R2 (Tesserete – Sonvico – Dino – Lugano  
Noranco – Figino)

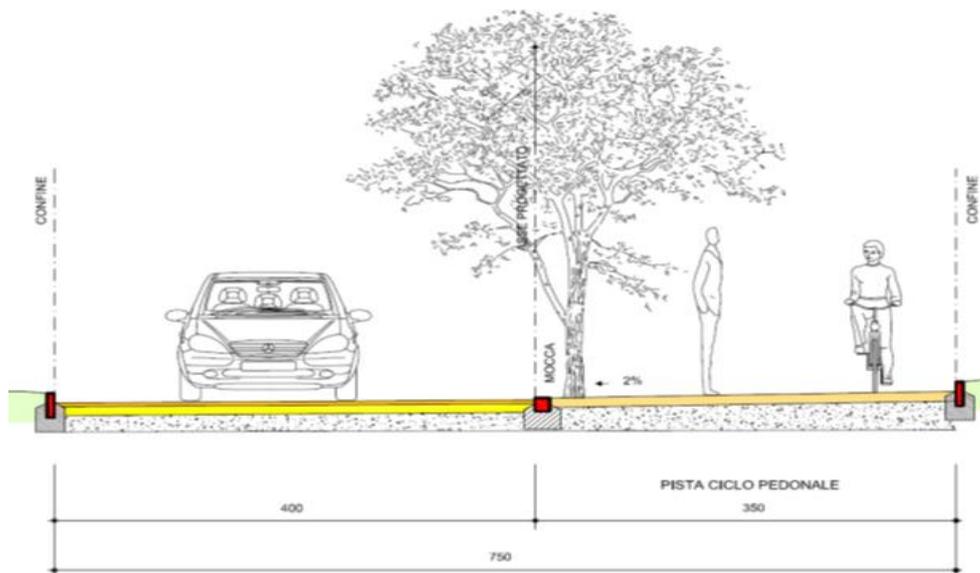


Allegato grafico alla risoluzione N. 3305 del 19 giugno 2013 il Consiglio di Stato

I costi di investimento della rete ciclabile regionale di Fase 1 del PVP, di cui fa parte la tratta regionale R2, sono valutati in 35 mio. CHF; sono parte integrante della convenzione del 2013 fra il Cantone e i Comuni del Luganese e quindi già finanziati nell'ambito del pacchetto di misure infrastrutturali del PAL2 (Programma di agglomerato del Luganese di seconda generazione).

Sulla base di queste decisioni, l'opera oggetto del presente messaggio potrà godere, per quel che riguarda la parte ciclopedonale, dei finanziamenti deliberati nell'ambito del PAL2.

## 2. Il concetto urbanistico di riferimento



Il Piano regolatore intercomunale del Pian Scairolo (PR-CIPPS) è stato adottato dai consigli comunali dei Comuni toccati, Collina d'Oro, Grancia e Lugano il 4 aprile 2016, rispettivamente il 3 ottobre 2016 e 14 marzo 2016 e pubblicato dal 12 dicembre 2016 al 26 gennaio 2017.

Attualmente, la CIPPS ha formulato le sue osservazioni ai 46 ricorsi ricevuti che sono al vaglio del Consiglio di Stato in vista della procedura di approvazione.

La strada che collega i nuclei di Noranco, Scairolo e Cadepiano in sponda destra della Roggia Scairolo è classificata come "strada di servizio" affiancata da un "percorso ciclabile" con una sezione tipo di 7.50 m, di cui 3.50 m per la mobilità lenta.

Questa sezione, codificata a livello pianificatorio nel PR-CIPPS, permette di realizzare il percorso ciclopedonale di interesse regionale, lasciando il necessario spazio integrativo per le esigenze pedonali (garantendo una larghezza continua ciclopedonale di almeno 2.50 m su tutta la lunghezza).

La carreggiata stradale rende necessaria la realizzazione di piazzuole di interscambio per il traffico veicolare, che potranno essere realizzate alternandosi agli elementi di arredo urbano (alberature, panchine, ecc.).

Questa impostazione pianificatoria, sommata al regime veicolare di 30 km/h, permette di raggiungere gli obiettivi di un'adeguata moderazione del traffico, a favore della mobilità lenta e quale dissuasore di percorrenze parassitarie della limitrofa zona lavorativa e commerciale.

### **3. Descrizione generale del progetto**

#### **3.1 Concetto d'insieme**

A livello di impostazione progettuale, si è ritenuto opportuno definire una soluzione di attraversamento pedonale e ciclabile che integri sia il sistema residenziale-ambientale e le sue relazioni con le funzioni circostanti, sia l'asse stradale esistente. Il nuovo tratto ciclopedonale permette così un attraversamento ciclopedonale attrattivo del Pian Scaiolo, garantendo la massima sicurezza, mentre il progetto di moderazione stradale non invoglia a velocità sostenute, contribuendo così alla tutela degli utenti deboli quali pedoni e ciclisti. Il percorso di questo nuovo attraversamento si articola oggi trasversalmente su differenti sezioni stradali e longitudinalmente si estende partendo da sud (su territorio di Collina d'Oro) da Via Molino, percorrendo poi Via Garavegia per continuare poi su Via al Pree in territorio di Lugano.

Il progetto del nuovo percorso ciclopedonale si sviluppa per ca. 2 km lungo l'asse della strada pedemontana esistente del Pian Scaiolo e incontra destinazioni differenti: residenziale, lavorativa, agricola, forestale, verde parco e spazi pubblici fruibili.

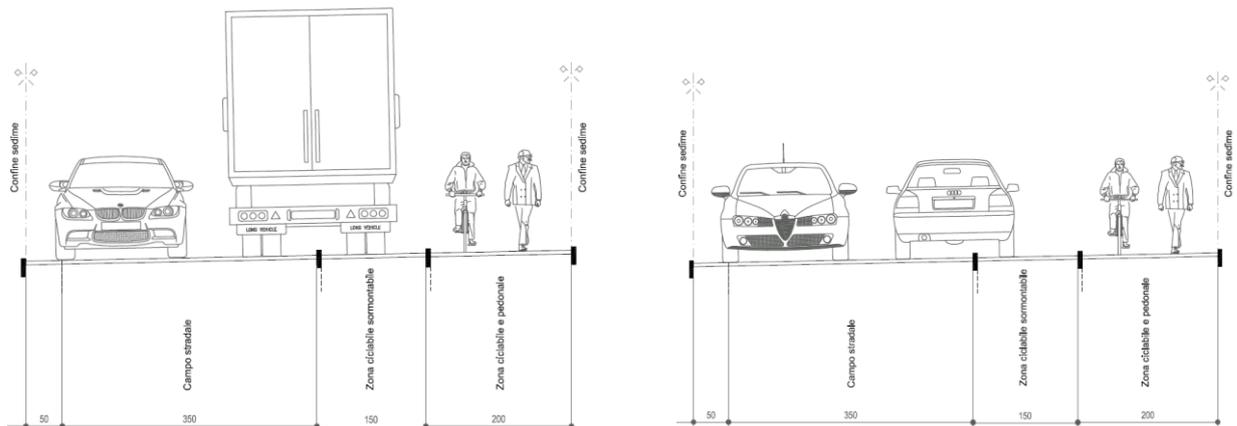
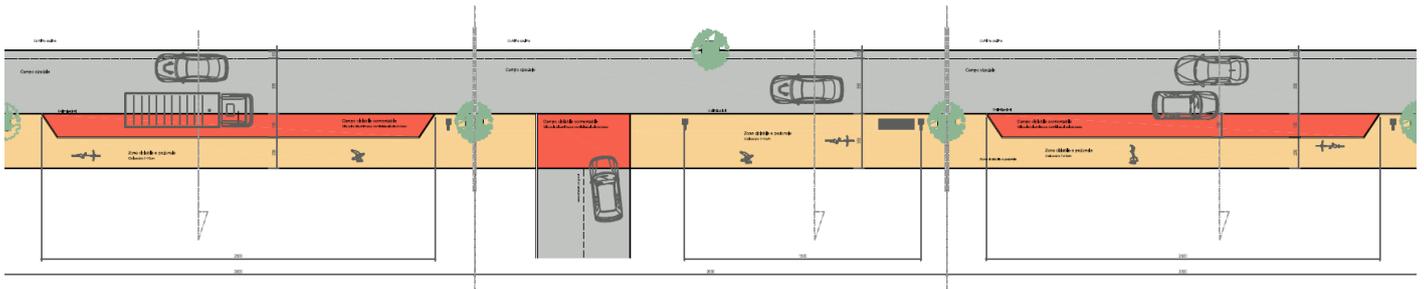
Rappresenta quindi un vero e proprio filo di unione e connessione tra le varie componenti del comprensorio. Il tracciato ha funzioni di qualità, di svago, di spostamento verso le principali mete quali casa-lavoro-scuola-attività sociali e per il tempo libero. Qui preme evidenziare che il traffico che caratterizza oggi l'area, specialmente lungo la strada di scorrimento cantonale che serve le principali attività lavorative-commerciali, non coinvolge affatto la strada pedemontana, oggetto di discussione in questa sede. Anzi, si progetta un percorso ad una nuova velocità, dove la lentezza prevale sul ritmo caotico e di continuo transito.

La pianificazione del tracciato lateralmente alla corsia di transito auto diventa così l'occasione mediante la quale riconnettere in un percorso "lento" parti, elementi e caratteristiche dei vari spazi di questo comparto. Il progetto vuole dare una nuova connotazione a questa strada dove il pedone e la bicicletta diventano il mezzo mediante il quale poter leggere e unire i diversi brani di città (boschi, ambienti agricoli, prati, abitazioni, piccole attività e così via).

Il percorso non è da classificare esclusivamente come una "pista" dove ciclisti corrono per allenare le proprie prestazioni ma, al contrario, è da intendere come una vera e propria "passeggiata", capace di diffondere qualità all'ambiente e alle persone che lo vivono o che lo attraversano.

#### **3.2 Punti di intersezione**

L'asse stradale si struttura su una larghezza di 7.5 m, di cui 4 m sono destinati a corsia di transito per auto, lungo la quale i veicoli provenienti da parti opposte non possono transitare contemporaneamente ma a senso alternato. Ciò viene pianificato per dare più ampio respiro alla struttura ciclopedonale e per consentire la moderazione di velocità delle utenze a motore. Per permettere invece il transito contemporaneo dei veicoli, che giungono da direzioni contrarie, la continuità della sezione progettata subisce una modifica lungo quelle aree predisposte appositamente per l'intersezione. Esclusivamente lungo queste aree, i veicoli potranno invadere parzialmente la sezione continua del percorso ciclopedonale e la fascia destinata alla sistemazione di arredo (per 1.5 m dei complessivi 3.5 m di sezione), senza comunque pregiudicare la sicurezza dell'utenza debole che circola adiacentemente. Il successivo schema riassume quanto descritto.



### 3.3 Asse di progetto

Come già accennato, lateralmente alla corsia di transito per veicoli, è pianificato il sistema ciclopedonale. Lungo tutto questo tratto ciclisti e pedoni convivono tra loro senza alcuna differenziazione fisica di corsia. Il progetto di questo asse propone oltre ad un "racconto longitudinale" (da nord a sud e viceversa), anche dei piccoli assi di attraversamento trasversale (da est a ovest e viceversa) che si manifestano principalmente quando il pedone o il ciclista incontra, lungo la passeggiata, funzioni residenziali. Questi accessi saranno evidenziati fisicamente sull'asse stradale in modo da rendere evidente la priorità dell'utenza debole e la sua "libertà" nel potersi spostare da una sponda all'altra della strada per raggiungere la destinazione desiderata. Il tracciato riservato all'utenza debole si apre così al sistema del verde, sistema che è stato già delineato quale obiettivo di sviluppo e di connessione nel Pian Scairolo.

### 3.4 Arredo urbano

Il progetto si inserisce in un sistema di rivalorizzazione e tutela del territorio periferico soggetto a forte erosione ambientale ed a forti congestioni stradali. Sorge in un contesto territoriale attivo nello sviluppo di infrastrutture a favore della bicicletta.

È importante precisare che si sta discutendo di un percorso ciclabile protetto e apprezzato dai ciclisti "deboli" e non utilizzato da quelli "rapidi" che usufruiscono invece della carreggiata stradale. La superficie pianificata per il tracciato ciclopedonale (pavimentazione colorata), garantisce un'elevata leggibilità del sistema ciclabile sia per gli utenti del sistema stesso, che possono in tal modo orientarsi meglio, sia per gli utenti esterni che sono così portati ad una maggiore attenzione.

La colorazione è importante sia a livello longitudinale che trasversale in quanto il percorso evidenzia numerosi punti di potenziale conflitto (passi carrai), intersezioni e attraversamenti da segnalare efficacemente. Il progetto del nuovo "attraversamento lento che unisce" si materializza in uno spazio utilizzabile sia da pedoni che da ciclisti, pattinatori ed altri; con ripetizioni di moduli lungo tutto il tracciato.

Ogni modulo viene definito da specifiche attrezzature d'arredo urbano quali: panchina, albero e lampione per illuminazione. L'albero è inserito nel progetto quale modulo "principale" di arredo, capace di dettare il ritmo del percorso inserendosi lungo il percorso ciclopedonale ogni 30 m. L'altezza di ogni singolo albero è di ca. 6 m.

Per ciò che concerne la messa in sicurezza è rilevante, oltre che ad un'opportuna pavimentazione, l'illuminazione e la segnaletica. Il nuovo tracciato progettato fa emergere l'importanza della pianificazione di un sistema di illuminazione che garantisca una certa tranquillità sia per l'utenza "debole" che per quella "forte" durante la fruizione notturna. Il nuovo sistema di lampioncini viene inserito principalmente nelle vicinanze di sistemi residenziali (ogni 15 m) e nelle aree dedicate al passaggio contemporaneo di due autoveicoli/camion (ogni 30 m).

#### **4. Descrittivo tecnico**

Il nuovo tratto del percorso ciclopedonale regionale, compreso tra l'incrocio stradale di via ai Pree / strada da Nuranch nel comune di Lugano – Pambio Noranco e l'incrocio tra via al Molino e via Cadepiano nel comune di Collina d'Oro – Montagnola, per una lunghezza complessiva pari a ca. 1'995 m, si svolge in larga misura su proprietà comunale, a ridosso della strada pedemontana esistente che collega gli abitati della sponda destra della Roggia Scairolo.

Per il sedime stradale, si prevedono lavorazioni sulla strada esistente, nella forma soprattutto di interventi di manutenzione, concernenti il rimodellamento della carreggiata, al fine di ottenere il calibro progettato e pari a 7.5 m, composto da 4.0 m di corsia per i veicoli veloci e di 3.5 m per la mobilità lenta, vale a dire pedoni e biciclette su corsia separata, con limitazione della velocità per i veicoli motorizzati.

In questo contesto, non vi saranno modifiche sostanziali dell'assetto stradale esistente (pendenze, ecc.) e saranno garantiti gli accessi esistenti ai fondi.

#### **4.1 Pavimentazione**

Laddove lo stato di conservazione lo richieda, il presente progetto prevede il rifacimento della pavimentazione. La soluzione progettuale, individuata sulla base di quanto esposto precedentemente, prevede la rimozione degli strati in miscela bituminosa, la sostituzione del sottofondo stradale (circa 20-30 cm) ed il rifacimento del planum, mediante regolarizzazione e cilindratura fino al raggiungimento dei valori di portanza richiesti dalle norme.

Il nuovo pacchetto di pavimentazione previsto sarà composto dai seguenti strati, a partire dal basso:

- nuovo strato di fondazione con misto granulare (20-30 cm);
- strato portante in conglomerato bituminoso tipo AC T 22 S - spessore 90 mm;
- strato d'usura in conglomerato bituminoso tipo AC 11 S - spessore 40 mm.

La carreggiata sarà definita per tutta la lunghezza da delimitazioni stradali in granito. Le aree di interscambio, della lunghezza di circa 25 m per 1,50 m di larghezza ciascuna, verranno realizzate in base alle esigenze geometriche della strada e per esse si prevede di utilizzare una miscela bituminosa colorata di rosso, al fine di dare maggiore visibilità.

Anche gli accessi alle diverse proprietà prospicienti alla strada verranno realizzati mediante la stesura del medesimo materiale.

La superficie del percorso ciclopedonale, invece, verrà realizzata tramite uno strato unico di miscela bituminosa tipo AC 11N con spessore di 5 cm.

#### **4.2 Evacuazione delle acque e ritenzione**

Le acque provenienti dal dilavamento delle superfici impermeabili della strada, verranno raccolte e smaltite in un nuovo sistema di canalizzazioni per acque meteoriche.

Le norme ed i regolamenti vigenti prevedono, per il comparto oggetto del presente descrittivo tecnico, la raccolta delle acque meteoriche e chiare e la loro evacuazione nella Roggia Scaiolo.

#### **4.3 Riali interferenti l'opera**

La nuova struttura è attraversata da diversi corsi d'acqua, nello specifico da riali a regime torrentizio. Il Consorzio di Manutenzione opere di Arginatura Pian Scaiolo e Collina (CMAPS) eseguirà la verifica idraulica dei riali prospicienti alle opere in progetto.

Indipendentemente dai risultati delle elaborazioni idrologiche, la camera del riale Sevolcina dovrà essere spostata a monte, a causa del conflitto con le opere in progetto (percorso ciclopedonale). I risultati delle analisi idrauliche, eseguite sui corsi d'acqua, verranno integrati nel progetto esecutivo.

#### **4.4 Opere di illuminazione**

Tutta l'illuminazione verrà sostituita, mediante la posa di nuovi candelabri e nuove lampade; ciò consentirà di rendere ben visibile il transito sia lungo la strada che lungo il percorso ciclopedonale.

I candelabri scelti per questo tratto di strada saranno in stile moderno, in alluminio con sorgente luminosa a led.

Essi potranno essere dotati di una varietà di opzioni di regolazione del flusso per una notevole riduzione del consumo di energia.

Oltre a questo sistema di illuminazione, verranno inseriti piccoli corpi illuminanti in corrispondenza di ogni albero e, ove presenti, di ogni panchina; ciò consentirà di garantire una continuità anche illumino-visiva lungo tutto il percorso.

#### **4.5 Arredo urbano**

Il progetto del percorso ciclopedonale prevede l'inserimento di due soluzioni che si ripeteranno per l'intero percorso:

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

Il primo modulo di arredo urbano così formato, si ripeterà ogni 30 ml. circa, e sarà costituito dalla presenza di un albero + una griglia proteggi albero. Quest'ultima sarà composta da due blocchi/lastre in cemento armato prefabbricate, poste a filo della pavimentazione. Tra un blocco e l'altro sarà inserito un piccolo corpo verticale illuminante, alto circa 60 cm.

In alternanza a quanto appena descritto, la realizzazione dell'asse ciclopedonale prevede inoltre la collocazione di panchine, anch'esse in calcestruzzo.

#### **4.6 Altre infrastrutture**

È già stato richiesto a tutte le aziende le eventuali necessità d'intervento su proprie sottostrutture in concomitanza con i lavori previsti, in particolare sono state interpellate:

- Comune di Collina d'Oro (canalizzazioni ed acquedotto);
- AIL SA (sezioni gas, elettricità, illuminazione pubblica ed acqua);

- Swisscom;
- UPC Cablecom.

#### 4.7 Conflitti e punti particolari

Lungo l'asse stradale si incontrano i seguenti punti di conflitto (tracciati / manufatti esistenti):

- punti di raccolta rifiuti del comune di Collina d'Oro (due punti in zona Trebbia e Roncaccio): il progetto prevede la realizzazione di una zona d'interscambio in corrispondenza dei punti di raccolta, al fine di mantenere la funzionalità degli stessi;
- ponte stradale al di sopra del riale di Civra: il manufatto esistente verrà allargato per mantenere il calibro del percorso ciclopedonale in progetto.

#### 4.8 Espropriazioni

Al fine di realizzare il calibro stradale di progetto, si rende necessaria l'espropriazione di alcune parti di particelle contigue alla nuova strada progettata.

Gli importi per gli espropri sono stati quantificati e riportati nel preventivo di spesa allegato.

#### 4.9 Fasi di realizzazione

Il progetto del nuovo percorso ciclopedonale prevede il suo sviluppo attraverso fasi di realizzazione distinte tenendo conto, oltre che di una garanzia di esercizio costante, dello stato in essere dell'infrastruttura stradale e degli elementi di arredo che la caratterizzano (lampioni, marciapiedi, pavimentazioni, etc.).

Il tratto stradale nella parte nord è connotato da un buono stato dell'esistente e permette interventi immediati e gode già oggi di un discreto sistema di illuminazione e di un marciapiede, per la sicurezza del pedone.

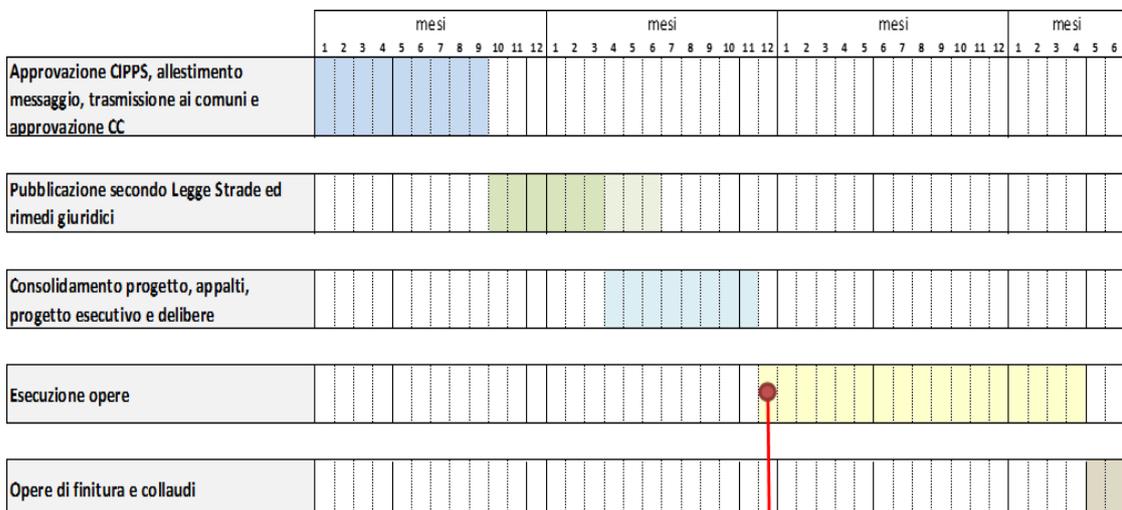
La sezione stradale verso sud non sempre è invece idonea ai parametri di progetto per cui sono necessari degli espropri. Non esiste marciapiede né un sistema di illuminazione sufficiente. Inoltre, il manto di asfalto risulta essere irregolare e dissestato lungo vari segmenti di questo tratto.

#### 4.10 Tempistica di massima

La tempistica di massima per la messa in esercizio dell'opera è stata stimata complessivamente in ca. 42 mesi suddivisi in:

Tempi procedurali 24 mesi

Tempi costruttivi 18 mesi



inizio lavori

**5. Preventivo e finanziamento****5.1 Costo d'opera**

Il costo d'opera complessivo ammonta a ca. CHF 5'895'310.00 (IVA inclusa, ancora con il tasso all'8%), calcolata dai progettisti secondo il seguente dettaglio:

- Espropriazioni	410'000.00	CHF
- Opere stradali	1'104'000.00	CHF
- Opere di pavimentazione	2'445'000.00	CHF
- Opere di sottostruttura	1'309'000.00	CHF
- Altre voci:		
- spostamento camera riale Sevolcina	71'000.00	CHF
- illuminazione	316'310.00	CHF
- arredo urbano	120'000.00	CHF
- segnaletica	<u>120'000.00</u>	<u>CHF</u>
<b>TOTALE preventivo</b>	<b>5'895'310.00</b>	<b>CHF</b>

Ai costi stimati in sede di progettazione, si aggiungono

Imprevisti di ordine generale (5%)	294'765.50 CHF
Arrotondamento	9'924.50 CHF

**CREDITO D'OPERA** **6'200'000.00 CHF**

I costi per l'eventuale posa di un manto bituminoso fonoassorbente, così come ipotizzato da recenti incontri con l'Autorità cantonale, non sono ancora stati valutati, in attesa di una verifica finale di reale esigenza per questo intervento (si ricorda infatti che la strada sistemata prevede un regime d'esercizio di 30 km/h, velocità che inciderà notevolmente sull'impatto fonico).

Gli eventuali costi per questa modifica di progetto sono comunque sussidiati e potranno essere, con ogni probabilità, assorbiti nel credito d'opera.

**5.2 Contributi di miglitoria**

In linea generale, la realizzazione d'opere d'urbanizzazione generale è soggetta alla possibilità di riscossione - "una tantum" - di contributi di miglitoria ai sensi della Legge sui contributi di miglitoria (LCM).

Nel caso concreto, a fronte dell'esecuzione di un'opera d'urbanizzazione nuova qual è il "percorso ciclopedonale", conto tenuto del fatto che buona parte di quest'ultima è già al beneficio di un sussidio (quello previsto dal PAL2, di cui si tratta sin da pag. 3 del presente documento), si ritiene che possa essere assoggettato al prelievo di contributi di miglitoria la parte d'opera di arredo urbano.

Questa sarà realizzata in una fascia della larghezza di 1 m (compresa nella larghezza complessiva di 3.50 m del nuovo intervento) ed è destinata ad ospitare gli interventi di arredo (candelabri per l'illuminazione, piante, panchine, ecc.) dividenti la corsia riservata ai veicoli da quella "ciclopedonale".

I costi generati dalle piazzuole di interscambio, laddove invadono la fascia di arredo urbano (vedi schemi in calce al pto. 3.2), non beneficiano di alcun sussidio particolare e non sono nemmeno assoggettati alla riscossione di contributi di miglitoria.

In linea con le prescrizioni della LCM, si propone per gli interventi di arredo urbano lungo tutta la tratta di intervento una percentuale di prelievo di contributi di miglioria pari al 30 % della relativa spesa determinante.

Ogni Comune preleverà i contributi di sua competenza giurisdizionale a partire dal relativo prospetto e sarà responsabile delle procedure espropriative sul proprio territorio giurisdizionale.

### **5.3 Finanziamento dell'opera**

L'Autorità cantonale parteciperà al finanziamento del progetto, per le parti di sua competenza, per un ammontare massimo di CHF 1'282'121.00, per cui la quota a carico dei Comuni ammonta a CHF 4'920'000.00 CHF (importo arrotondato). La quota-parte cantonale permette di fatto di finanziare il nuovo percorso ciclopedonale, mentre ai Comuni resta l'onere per la sistemazione (in larga misura manutentiva) della strada esistente ed i costi dell'arredo urbano.

Trattandosi di un'opera di urbanizzazione prevista dal PR-CIPPS, il finanziamento dell'investimento è di principio regolato dalla "Convenzione per il coordinamento della realizzazione delle opere pubbliche e la promozione del Pian Scairolo" del 26 ottobre 2015, presentata con Messaggio Municipale no. 135 del 29 febbraio 2016 quale complemento al Messaggio Municipale no. 134 ed approvata da codesto consesso.

Tale convenzione prevede una chiave di riparto per tutti i costi di investimento previsti dal Programma di realizzazione del PR-CIPPS; quest'ultimo indica come "la riqualifica della strada pedemontana lato Collina d'Oro e la contestuale realizzazione del nuovo percorso ciclopedonale regionale prevista dal PR-CIPPS rappresenta un onere di realizzazione del piano".

La chiave di riparto fissata nella Convenzione è la seguente:

<b>Collina d'Oro</b>	<b>29.5%</b>
Grancia	12.5%
Lugano	58.0%

In sede dei lavori della commissione intercomunale CIPPS, il Municipio di Grancia ha comunicato che ritiene prematura, senza l'approvazione definitiva del PR-CIPPS da parte dell'Autorità cantonale, la sua partecipazione all'investimento, che non riguarda infatti il suo territorio istituzionale.

I Municipi di Collina d'Oro e di Lugano hanno pertanto deciso di voler comunque procedere, anticipando la quota-parte di partecipazione di Grancia (12.5%) in parti uguali ed assumendosi questo potenziale rischio in virtù dei vantaggi oggettivi che questo investimento comporterà per gli abitanti residenti sul loro territorio.

Ha pesato su questa decisione, non da ultimo, anche l'aspetto della tempistica della realizzazione delle opere del Programma di agglomerato del Luganese (PAL) che nel caso specifico prevede un avvio dei lavori di realizzazione entro il 2019, pena una possibile penalizzazione in sede di valutazione complessiva del Programma di agglomerato da parte della Confederazione.

La chiave di riparto per il finanziamento della quota residua dell'investimento a carico dei Comuni proposta è pertanto la seguente (con il relativo importo di credito):

Totale credito d'opera Comuni		4'920'000.00 CHF
<b>Collina d'Oro</b>	<b>35.75%</b>	<b>1'758'900.00 CHF</b>
Lugano	64.25%	3'161'100.00 CHF

#### **Incidenza sulla gestione corrente**

L'art. 164b LOC prevede che i messaggi con proposte di investimento rilevanti per rapporto all'importanza del bilancio del Comune contengano indicazioni sulle conseguenze finanziarie. L'art. 15 Rgf (Regolamento sulla gestione finanziaria) precisa poi che sono di principio rilevanti ai sensi dell'art. 164b LOC gli investimenti che comportano una spesa netta superiore del 10% del gettito d'imposta del Comune o a Fr. 1'000.000.00. Gli oneri da considerare che possono gravare sulla gestione corrente in conseguenza della realizzazione di un'opera riguardano gli interessi, gli ammortamenti e gli altri oneri di gestione.

Nel caso specifico l'impatto dell'investimento sui costi di gestione risulta così composto: dagli interessi calcolatori al tasso medio dei prestiti di lunga scadenza al 2% e dagli ammortamenti (strade 10%) minimo LOC che comportano costi di gestione medi sulla durata di vita dell'investimento.

Nella tabella acclusa al messaggio viene rappresentato l'impatto che tale investimento avrà sulle uscite contabili annuali. Gli importi presenti nella tabella sono una stima degli oneri attuali che saranno ripresi nel nuovo piano finanziario.

#### **5.4 Procedura attuativa**

La Città di Lugano assumerà i compiti di committente unico dell'opera, procedendo all'assegnazione dei necessari mandati e agli appalti per la realizzazione delle opere in conformità al quadro legale delle commesse pubbliche. In quest'ambito assumerà anche il compito di gestione finanziaria dell'operazione, con possibilità di richiedere regolari acconti al comune di Collina d'Oro sulla base dell'andamento dei lavori e fornendo un consuntivo finanziario al termine dei lavori a Collina d'Oro e alla CIPPS.

I Comuni si assumono invece in maniera autonoma le incombenze formali, in particolare la procedura di pubblicazione dell'opera ai sensi della Legge cantonale sulle strade con relativa procedura espropriativa e quella di riscossione dei contributi di miglioria.

Le eventuali procedure ricorsuali in sede di pubblicazione del progetto saranno affrontate con il coordinamento tecnico-giuridico da parte della commissione intercomunale CIPPS.

#### **6. Conclusioni**

Il Municipio di Collina d'Oro ha avviato all'inizio degli anni 2000 i lavori per una riqualifica urbanistica ed ambientale del Pian Scairolo, coordinando lo sforzo con gli altri Comuni territorialmente toccati. Una prima parte dei lavori è sfociata nel piano regolatore intercomunale PR-CIPPS, ora in via di approvazione definitiva.

Il Municipio ritiene pertanto che siano date le condizioni per un segno tangibile dell'avvio di questa riqualifica, proponendo la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale in sponda destra della Roggia Scairolo, che possa collegare in maniera sicura i quartieri di Noranco e Scairolo con quello di Barbengo e le rive meridionali del lago.

L'opera prevista, coerente con la pianificazione di ordine superiore, si inserisce nella rete regionale della mobilità lenta, sarà finanziata dal Cantone nell'ambito del Programma di agglomerato del Luganese ed è accompagnata da importanti investimenti di manutenzione e messa in sicurezza della strada esistente, interventi sempre nell'interesse della popolazione residente nei quartieri.

Il presente messaggio è demandato per competenza alle **Commissioni della Gestione e Edilizia**.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, il Municipio invita il vostro Consesso a voler

**risolvere:**

- 1) È approvato il progetto per la realizzazione del nuovo percorso ciclopedonale regionale in sponda destra della Roggia Scaiolo fra Noranco e Cadepiano e relative misure di manutenzione e moderazione della strada esistente, secondo il progetto del maggio 2016.
- 2) Al Municipio è concesso un credito di CHF 1'758'900.00 per un co-finanziamento alla realizzazione da parte della Città di Lugano delle opere stradali, compresa 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 Lugano (CHF 3'161'100.00) e del sussidio Cantonale (CHF 1'282'121.00);
- 4) Il credito sarà adeguato alle giustificate variazioni dell'indice dei costi di costruzione (indice dei costi ottobre 2017).
- 5) Per il finanziamento è data facoltà al Municipio di ricorrere agli usuali canali di credito;
- 6) La spesa verrà iscritta al capitolo investimenti del Comune e ammortizzata secondo le apposite tabelle.
- 7) Conformemente alla Legge sui contributi di miglioria, sarà la 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 al netto del contributo cantonale.
- 8) I contributi e le diverse entrate saranno registrati su conti separati legati all'opera.
- 9) Il credito decade, se non utilizzato per un periodo di 4 anni, a decorrere dalla sua approvazione.

Con i migliori ossequi.

**Per il Municipio**

<p>il Sindaco: Sabrina Fornelli</p> 		<p>il Segretario: Pietro Balerna</p> 
---	---	--

Allegati:  
. tabella incidenza sulla gestione corrente

Indicenza sulla gestione corrente:

				nel 1° anno (dopo i lavori)	dal 2° anno	dal 3° anno
<u>Stabile</u>						
1. Costi di capitale						
- interessi sul debito bancario	2%	su	fr. 1'800'000.00	fr. 36'000.00	fr. 36'000.00	fr. 36'000.00
2. Costi assicurativi						
- assicurazione immobiliare	0.54 ‰	su	fr. -	fr. -	fr. -	fr. -
3. Manutenzioni						
- manutenzione annuale	2%	su	fr. 1'800'000.00	fr. -	fr. -	fr. 36'000.00
4. Ammortamento contabile						
- ammortamento contabile	10%	su	fr. 1'800'000.00	fr. 180'000.00	fr. 162'000.00	fr. 145'800.00
<b>TOTALE Stabile</b>				<b>fr. 216'000.00</b>	<b>fr. 198'000.00</b>	<b>fr. 217'800.00</b>