



Messaggio Municipale No. 335
Risoluzione Municipale No. 800/2023

11 novembre 2024

Adozione Variante di Piano Regolatore (Sezione Sigirino) per la Nuova passerella ciclopedonale Mezzovico-Sigirino

Egregio Signor Presidente,

gentili Signore ed egregi Signori Consiglieri comunali,

con il presente Messaggio municipale trasmettiamo alla vostra attenzione la richiesta di adozione della variante di piano regolatore (sezione di Sigirino) che permette di concretizzare la pianificazione per la "Nuova passerella ciclopedonale Mezzovico-Sigirino". Con riferimento al Messaggio Municipale No. 305 del 13 ottobre 2023, il vostro lodevole Consiglio comunale aveva concesso i crediti per poter procedere anche con i necessari adeguamenti pianificatori per l'attuazione delle misure previste dal Programma d'agglomerato del Luganese di 3a generazione PAL3 - misura ML 4.3; compito le cui risultanze vi vengono ora proposte per l'adozione.

Premessa

Nel 2015, a fronte delle prospettate nuove fermate TILO sulla linea ferroviaria storica del Ceneri (fermate a Bironico-Camignolo e a Taverne) e della riorganizzazione dell'offerta trasporto pubblico (TP) regionale su gomma, la Commissione intercomunale Vedeggio Valley (CVV), incaricata dai cinque Comuni di pertinenza territoriale (Bedano, Lamone, Mezzovico-Vira, Monteceneri e Torricella-Taverne) di attuare il Masterplan Medio-Alto Vedeggio (elaborato nel periodo 2012-2013), aveva promosso l'elaborazione di uno studio di fattibilità destinato a completare e potenziare la rete di mobilità lenta della Valle del Vedeggio, con l'intento di favorire anche gli spostamenti locali a piedi ed in bicicletta in un contesto sicuro, attrattivo e funzionale.

Lo studio di fattibilità aveva permesso di impostare, attorno all'ossatura della rete cantonale di mobilità lenta, un sistema capillare e proporzionato tra interesse regionale e fruibilità locale, finalizzato a migliorare e favorire le relazioni interne agli abitati e allo stesso tempo di individuare le misure e gli interventi strutturali necessari per garantirne il buon funzionamento e aumentarne l'attrattività nel rispetto degli indirizzi pianificatori del Masterplan. I risultati dello studio di fattibilità erano confluiti nel Programma di agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3), elaborato dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) e approvato dal Consiglio di Stato nel 2016 con una stima del costo di investimento dell'ordine di fr. 1'200'000.00 (valutazione dei costi +/- 30%, indicizzata al 2016).

A fronte dell'avvenuta approvazione da parte della Confederazione del Programma di agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3) nel 2018 e in conformità con la convenzione sottoscritta dal Consiglio di Stato e dalla CRTL in data 19 dicembre 2018, spetta ai Comuni il consolidamento di quanto previsto dalla misura ML 4.3, partendo con l'allestimento del progetto di massima (concluso nel giugno 2023) e procedendo entro il 2025 con l'inizio dei lavori esecutivi.

Alcune misure proposte, fra le quali quella oggetto della presente variante, necessitano anche di una modifica della base pianificatoria in vigore, mentre per le altre si potrà passare direttamente alla fase progettuale ulteriore (progetto definitivo) con l'intento di dare avvio al/i cantiere/i entro il 2025 in modo da non perdere il contributo finanziario garantito dalla Confederazione nell'ambito del PAL3.

La pianificazione di ordine superiore

Livello federale

Già nel 2010 le "Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato" da parte della Confederazione indicavano che "da alcuni decenni gli agglomerati denotano una forte crescita, ma si sono spesso sviluppati in zone difficili o impossibili da collegare alla rete di trasporto pubblico. Inoltre, troppo spesso si è trascurato il traffico lento, a parte forse nei centri città". Ne è conseguita una saturazione crescente delle reti stradali e ferroviarie. Negli ultimi anni si è fatta strada l'evidenza che le città e le zone urbane non possano più gestire da sole le sfide legate a questa situazione.

Da qui è nato lo spunto per lanciare la politica degli agglomerati della Confederazione. Le basi, i principi e gli obiettivi di tale indirizzo sono definiti tra l'altro nel rapporto del Consiglio federale del 19 dicembre 2001.

Con il "Rapporto d'esame della Confederazione" del PAL3, redatto dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) nel 2018, veniva deciso di sostenere, fra le altre misure, anche quelle ipotizzate per la mobilità lenta della Valle del Vedeggio e quindi beneficiari di un contributo federale forfettario (Pacchetto TL lista A (traffico lento), N.5192.3.024 ML4.3 "Rete ciclabile pedonale d'agglomerato - Valle del Vedeggio") di fr. 1'200'000.00 (costo aprile 2016, IVA esclusa), importo confermato nella "Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera rappresentata dal DATEC, il Consiglio di Stato e la CRTL concernente il Programma d'agglomerato Luganese 3a generazione" del dicembre 2019 tramite la concessione di un contributo forfettario di fr. 2'970'000.00 per l'insieme delle opere prioritarie di mobilità lenta nel Luganese per un totale di investimento di fr. 7'430'000.00 (cioè, il 40% dell'importo complessivo).

Il contributo forfettario della Confederazione per la misura ML 4.3 sull'investimento di fr. 1'200'000.00 ammonta invece a fr. 637'200.00.

Livello cantonale (Piano Direttore)

La scheda di coordinamento del Piano direttore cantonale **PD-R/M3 "Agglomerato del Luganese"**, che consolida formalmente il PAL3, evidenzia al cap. 3. "Misure", pto. 3.2 "Insediamenti", per il comprensorio "Vedeggio Valley", fra le altre Misure quella della "Promozione dell'integrazione tra il sistema di trasporto pubblico, la mobilità lenta e gli insediamenti", dando sostanza all'obiettivo della presente variante.

A tal proposito, la scheda **PD-M10 "Mobilità lenta"** fa da riferimento indicando il sistema cantonale con, elemento di rilevanza per la Valle del Vedeggio, il percorso "realizzato" (dato acquisito) di importanza nazionale Nr. 3 (Basilea - San Gottardo - Chiasso) che si sviluppa lungo l'asse del fiume Vedeggio, compresa la diramazione di interesse regionale N. RLu6 da Taverne verso Bedano - Manno - Bioggio - Agno ("in fase di attuazione").

La scheda PD-R10 rappresenta anche una base formale a giustificare un collegamento locale fra gli abitati di Sigrino e Mezzovico, considerando che la scheda impone in maniera esplicita ai Comuni di pianificare ed attuare "gli interventi di importanza locale inerenti alla mobilità lenta, assicurando un coordinamento con i percorsi di importanza superiore e completando la rete." (Scheda PD-R10 Versione del 02 agosto 2023, Pto 4. "Compiti", 4.3

“Livello comunale”), compito che è stato eseguito nell'ambito dei precedenti studi di fattibilità.

La scheda **PD-M7 “Sistema ferroviario regionale”** dal canto suo funge da riferimento per il futuro assetto del sistema di trasporto ferroviario regionale, per la Valle del Vedeggio, con l'indicazione delle due nuove fermate Bironico-Camignolo e Torricella quale “risultato intermedio”, la cui realizzazione non è comunque prevista prima del 2030, a causa di motivi d'esercizio ferroviario legati all'entrata in esercizio del terzo binario Giubiasco-Bellinzona.

Di fatto, con la presente variante di Piano regolatore di Mezzovico-Vira (coordinata con la variante di Monteceneri sezione di Sigirino), vengono poste le basi formali per poter procedere con le opere previste dalla pianificazione di ordine superiore, in particolare il Modulo 1.1 della misura 4.3 PAL3 per la realizzazione di una nuova passerella ciclopedonale fra Sigirino e Mezzovico.

Il comparto oggetto di variante

La variante per la realizzazione della passerella ciclopedonale va ad inserirsi in un comprensorio caratterizzato territorialmente in larga misura dalla presenza del riale Cusella, che costituisce il confine comunale fra il Comune di Monteceneri sezione Sigirino e quello di Mezzovico-Vira.

Il riale stesso, con il suo contesto agro-forestale ai lati, rappresenta anche un chiaro elemento di cesura fra gli insediamenti cresciuti negli ultimi decenni; di fatto, questa cesura è intaccata unicamente nella parte terminale del riale, ad est verso la strada cantonale, e dalla Zona industriale di Sigirino (non ancora completamente realizzata nelle sue potenzialità).

Come già identificato nella procedura di progettazione, vige inoltre un vincolo storico-culturale legato alla presenza di percorsi pedonali sul territorio lato Sigirino iscritti nell'inventario federale delle vie storiche (IVS). Questo vincolo determina in larga misura le possibilità di intervento progettuale per il raccordo al sistema viario pedonale, che dovrà giocoforza tenere conto di questi aspetti a livello esecutivo.

La variante in oggetto è coordinata con la necessaria procedura di **dissodamento** che, conformemente alla legislazione federale e cantonale in vigore (LFo) e per compensare l'area di dissodamento definitivo pari a 308 mq, dovranno essere attuate specifiche misure di compenso.

Considerato che la misura ML4.3 del PAL3 prevede la realizzazione di un nuovo tratto di percorso ciclopedonale anche in territorio di Bedano, che implica un dissodamento definitivo di 1'775 mq, si è concordato con l'Autorità forestale di coordinare le domande di dissodamento dei moduli M1.1 e M2.1 proponendo un unico progetto di compenso al dissodamento per un totale di 2'083 mq di area forestale da dissodare, tramite la valorizzazione dei muri a secco sulla via storica Sigirino/Vianco - Osignano lungo i confini del mappale 278 RFD Monteceneri sezione Sigirino.

La procedura di informazione e partecipazione pubblica

Per ossequiare alle disposizioni degli art. 4 e 5 della LST (Legge sullo sviluppo territoriale) in merito all'informazione e alla partecipazione pubblica, la popolazione e i proprietari interessati devono essere informati riguardo alla proposta di variante pianificatoria e dev'essere garantita una tempestiva partecipazione delle persone coinvolte nella pianificazione.

Il Piano di indirizzo, nella forma intercomunale, relativo all'introduzione della base pianificatoria per la realizzazione di un nuovo collegamento ciclopedonale fra Mezzovico e Sigirino è stato posto in consultazione pubblica ai sensi dell'art. 26 LST per il periodo dal 12 giugno 2024 all'11 luglio 2024.

In questo senso, i Municipi hanno rispettato tutte le condizioni formali imposte dalla legge in relazione alla procedura da adottare con l'introduzione di una restrizione di diritto pubblico sulla proprietà privata.

Nei termini previsti dalla legge sono giunte unicamente le osservazioni dei proprietari direttamente toccati dalla variante sul lato Monteceneri sezione Sigirino, rappresentanti dal proprio studio legale, le cui critiche hanno portato ad una modifica di tracciato con loro concordata e di interesse per entrambi le parti. Per i dettagli si rimanda al Rapporto di pianificazione.

La variante pianificatoria

Obiettivi

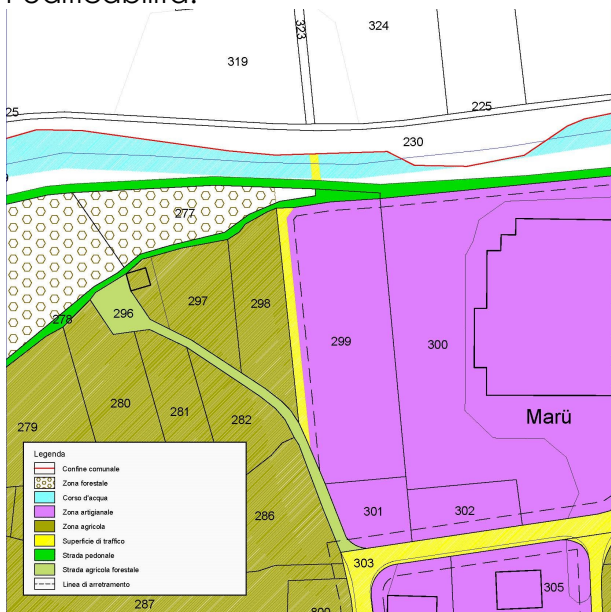
A fronte degli intenti generali della misura ML4.3 del PAL3 di integrare il percorso ciclabile nazionale e completare verso Nord la rete ciclabile regionale del Luganese mettendo in rete gli abitati di Monteceneri, Mezzovico-Vira, Torricella-Taverne e Bedano con il sistema di trasporto pubblico e in particolare degli obiettivi specifici di ognuno dei quattro moduli previsti, si può affermare che la pubblica utilità del progetto è data ed è pienamente giustificata (come peraltro confermato dalla Confederazione nell'ambito dell'accordo di finanziamento del PAL3).

Nel caso specifico della Misura M1.1, oggetto della presente variante, l'intervento previsto pone le basi formali per la realizzazione di una nuova passerella ciclopedonale sopra il riale Cusella con i relativi percorsi di accesso. Il tracciato dovrà essere iscritto nei Piani regolatori di Monteceneri (Sezione di Sigirino) e di Mezzovico-Vira, in particolare nei rispettivi Piani del traffico. L'opera permette nello specifico di raccordare l'abitato di Sigirino alla fermata TILO di Mezzovico senza dover transitare attraverso la strada cantonale.

Piano delle zone: proposta di modifica

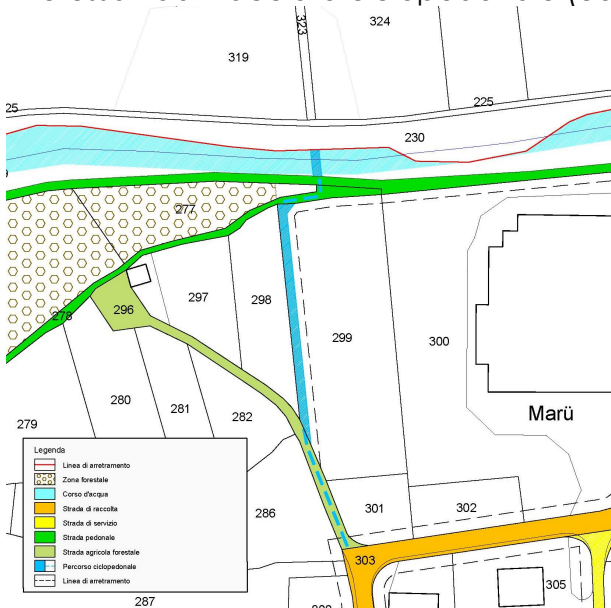
La proposta pianificatoria, riprendendo il percorso sul lato nord del riale Cusella (sul territorio di Mezzovico-Vira) dalla strada agricola esistente, introduce il vincolo di tracciato nella Zona industriale di Sigirino.

Per quest'ultimo aspetto è previsto il dezonamento parziale dell'ordine complessivo di ca. 245 mq sul mappale 299 RFD Monteceneri sezione Sigirino senza pregiudicarne l'edificabilità.



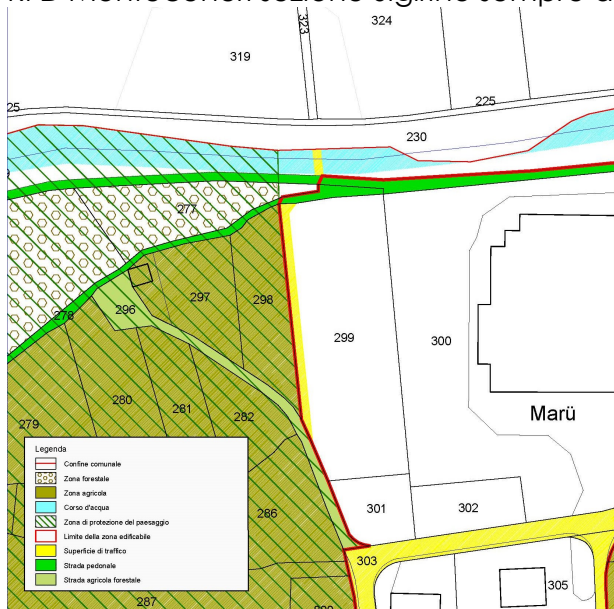
Piano del traffico, delle attrezzature e degli edifici pubblici: proposta di modifica

La variante introduce il vincolo del percorso ciclopedonale su tracciato proprio (larghezza di 3 metri), con azionamento quale superficie del traffico, necessario per la realizzazione dell'intervento infrastrutturale (che necessita di una propria base pianificatoria, secondo le disposizioni della legge sulle strade). Oltre al citato mappale in zona industriale di Sigirino, la variante coinvolge anche i fondi n. 129, 278 e 296 RFD Monteceneri sezione Sigirino interessati dal tracciato ciclopedonale (con un diritto di passo).



Piano del paesaggio: proposta di modifica

Il Piano del paesaggio viene modificato per quel che riguarda il cambiamento di azzonamento dalla zona edificabile alla superficie di traffico della parte di fondo n. 299 RFD Monteceneri sezione Sigirino e l'inserimento di una strada agricola-forestale sul fondo n. 296 RFD Monteceneri sezione Sigirino sempre alla superficie del traffico.



Verifica della proposta pianificatoria

Aspetti di carattere pianificatorio

La variante non comporta nessun aumento delle potenzialità edificatorie e risulta pertanto conforme con le disposizioni della scheda di Piano direttore R6 relativa al dimensionamento delle zone edificabili.

Aspetti finanziari

La misura ML 4.3 prevede che il costo sia suddiviso tra la Confederazione in ambito PA (programma di agglomerato) per un importo fisso e la rimanenza a carico della CRTL; motivo per cui la variante non ha impatti finanziari diretti sulle finanze comunali se non per la parte residua determinata dei contributi comunali alla CRTL (secondo la specifica chiave di riparto).

Va in tutti i casi considerato che l'intervento di compenso forestale avviene sul territorio di Monteceneri (valorizzazione dei muri a secco lungo la via storica Sigirino/Vianco – Osignano), che sarà chiamato, con l'approvazione della variante da parte del Consiglio di Stato, ad anticipare l'importo di garanzia richiesto dalla legge forestale (importo che sarà anche questo, comunque a carico dell'investimento complessivo e rappresenta quindi unicamente un anticipo).

Nei costi di realizzazione è inclusa anche una spesa di ca. fr. 200'000.00 per gli eventuali espropri di ca. 245 mq sul fondo n. 299 RFD Monteceneri sezione Sigirino; questa cifra potrebbe anche essere notevolmente ridotta, qualora i proprietari toccati facessero capo alla facoltà loro concessa di chiedere gli indici di edificazione della parte del fondo gravata dal vincolo espropriativo ai sensi dell'art. 38 cpv. 2 della Legge edilizia.

In conclusione la cifra, che è stata verificata con l'allestimento della presente variante, viene confermata nell'ordine di grandezza a ca. fr. 515'000.00, ai quali va aggiunta la quota-parte dei costi di compensazione forestale per altri fr. 15'000.00 derivanti dal dissodamento sul territorio di Mezzovico su un costo compensativo di fr. 50'000.00 (vedi incarto di dissodamento).

Conclusioni

La variante sottoposta alla vostra approvazione è di interesse pubblico e consentirà agli abitanti di Sigrino di spostarsi in sicurezza, accedendo ai mezzi pubblici senza dover percorrere la strada cantonale. Con il presente messaggio, il Municipio intende portare a compimento una parte rilevante delle misure previste e approvate dalla Confederazione nell'ambito del PAL 3, così da non perdere il contributo finanziario garantito e poter avviare i lavori nei tempi stabiliti. Si ritiene che questa misura, insieme alle altre previste, permetterà di collegare in modo più sicuro i diversi Comuni coinvolti, migliorando un servizio pubblico che promuove la mobilità lenta.

Dispositivo d'approvazione

deliberare:

1. sono approvati i geodati digitali e le modifiche alle norme d'attuazione di PR relativi alla variante di PR pubblicate sul Portale cantonale di pubblicazione al seguente link:

<https://www.test.variantipr.ti.ch/PRPortal/RMPub/PL/src.production?target=DMZ.test&guid=Mob&idOggettoVariante=ch08b8f3033100000&idPubblicazione=1>



e segnatamente:

- piano del paesaggio
- piano delle zone
- piano del traffico e delle attrezzature e degli edifici pubblici

NOTA: i piani grafici non hanno una valenza giuridica, fanno dunque stato i geodati presenti sul portale cantonale

2. sono approvati il **rapporto di pianificazione** con la **domanda di dissodamento** della variante di PR;
3. gli atti della variante di PR sono approvati nel loro complesso;
4. il Municipio è autorizzato a completare la procedura di approvazione ai sensi della Legge cantonale sullo sviluppo territoriale (LST), contestualmente all'adozione della variante da parte del Comune di Mezzovico-Vira

Con la massima stima.

PER IL MUNICIPIO DI MONTECENERI

Il Sindaco

P. Salcà



Il Segretario

C. Sasselli

Allegato:

- rapporto di pianificazione (6 novembre 2024) e relativi allegati;
- domanda di dissodamento del 24 ottobre 2024

Commissione incaricata all'esame	
Edilizia e opere pubbliche	•
Gestione	•
Petizione	
Pianificazione del Territorio	•