



COMUNE DI MEZZOVICO-VIRA

Piazza du Buteghin
6805 Mezzovico-Vira

Telefono 091 935 97 40
Fax 091 946 34 48
Sito www.mezzovico-vira.ch

Funzionario Petro Pacati
E-mail utc@mezzovico-vira.ch

6805 Mezzovico-Vira, 12 novembre 2024

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 167

Chiedente l'adozione della variante di piano regolatore, coordinata con la domanda di dissodamento, per la realizzazione della "Nuova passerella ciclopedonale Mezzovico-Sigirino"

Egregio signor Presidente,
gentili ed egregi Consigliere e Consiglieri comunali,

con il presente Messaggio municipale (in seguito MM) trasmettiamo alla vostra attenzione la richiesta di adozione della variante di piano regolatore che permette di concretizzare la pianificazione per la "Nuova passerella ciclopedonale Mezzovico-Sigirino".

Con riferimento al MM no. 145 del 13 ottobre 2023, il vostro lodevole consenso aveva concesso i necessari crediti per procedere anche con i necessari adeguamenti pianificatori per l'attuazione delle misure previste dal Programma d'agglomerato del Luganese di 3^a generazione PAL3 - misura ML 4.3, compito le cui risultanze vi vengono ora proposte per l'adozione.

Introduzione

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 (allestito nel periodo 2012-13), 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 ed 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 1.2 mio. CHF (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 19.12.2018, spetta ai Comuni il consolidamento di quanto previsto dalla misura ML 4.3, partendo con l'allestimento del progetto di massima (PMax, 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 possono 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 politica 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 1.2 mio. CHF (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 3^a generazione" del dicembre 2019 tramite la concessione di un contributo forfettario di 2.97 mio. CHF per l'insieme delle opere prioritarie di mobilità lenta nel Luganese per un totale di investimento di 7.43 mio. CHF (cioè, il 40% dell'importo complessivo).

Il contributo forfettario della Confederazione per la misura ML 4.3 sull'investimento di 1.2 Mio CHF ammonta invece a 637'200.- CHF.

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 Sigirino 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 02.08.2023, Pto 4. “Compiti”, 4.3 “Livello comunale”), compito che è stata 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 con, per la Valle del Vedeggio, 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 al 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 ciclopeditone fra Sigirino e Mezzovico.

Il comparto oggetto di variante

La variante per la realizzazione della passerella ciclopeditone va ad inserirsi in un comprensorio caratterizzato territorialmente in larga misura dalla presenza del riale Cusella, che costituisce il confine comunale fra la sezione di Sigirino del Comune di Monteceneri 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, 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), per compensare l'area di dissodamento definitivo pari a 308 m², 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 m², 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 m² di area forestale da dissodare, tramite la valorizzazione dei muri a secco lungo la via storica Sigirino/Vianco-Osignano lungo i confini del mappale 278 RFD Sigirino-Monteceneri.

La procedura di informazione e partecipazione pubblica

Per ossequiare alle disposizioni degli art. 4 e 5 della LST in merito all'informazione e alla partecipazione pubblica, la popolazione ed 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, relativa 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 12.06.2024 all'11.07.2024.

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 non sono giunte osservazioni.

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 ed in particolare degli obiettivi specifici di ognuno dei 4 moduli previsti, si può affermare che la pubblica utilità del progetto è data e pienamente giustificata (come peraltro confermato anche 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 relativi tracciati di accesso, il cui tracciato andrà iscritto nei Piani regolatori di Monteceneri (Sezione di Sigirino) e di Mezzovico-Vira, in particolare nei rispettivi Piani del traffico. L'opera permette in particolare di raccordare l'abitato di Sigirino alla fermata TILO di Mezzovico senza dover transitare attraverso la strada cantonale.

Il piano delle zone: proposta di modifica

La presente variante pianificatoria modifica il limite della zona forestale sul lato nord del riale Cusella (sul territorio di Mezzovico-Vira), riprendendo il percorso della strada agricola esistente, con un'ulteriore fascia di arretramento dal bosco di 2 m per lato.

Il piano del traffico e delle attrezzature e degli edifici pubblici: Proposta di modifica

La variante introduce il vincolo di percorso ciclopedonale in corrispondenza del fondo N. 323 RFD, ora strada agricola forestale esistente.

Il piano del paesaggio: Proposta di modifica

Il Piano del paesaggio viene modificato per quel che riguarda il limite dell'area forestale. In corrispondenza del nuovo vincolo di percorso ciclopedonale va di conseguenza effettuato un dissodamento della zona forestale esistente, comprendente anche le fasce ai lati della strada della larghezza di 2 metri.

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 PD-R6 relativa al dimensionamento delle zone edificabili.

L'utilità pubblica delle nuove limitazioni sui fondi privati è data dal carattere stesso dell'opera.

Aspetti di carattere tecnico-costruttivo

La variante indica i necessari vincoli di tracciato per la realizzazione della nuova tratta del percorso ciclopedonale che avrà una larghezza di 3 metri.

Non è ritenuta necessaria la definizione di una linea di arretramento, anche in considerazione del fatto che la nuova superficie di traffico si snoda per la maggior parte in zona forestale e per il resto in zona agricola.

Aspetti finanziari

La misura ML 4.3 prevede che il costo sia suddiviso tra la Confederazione in ambito PA 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).

Considerato l'importo ritenuto dalla Confederazione nell'ambito dell'approvazione del PAL3, per complessivi 1.2 mio. CHF sull'insieme delle misure ML4.3, la presente variante comporta un costo di realizzazione dell'ordine di ca. 515'000.- CHF.

In questa cifra è inclusa anche una spesa di ca. 200'000.- CHF per gli eventuali espropri di ca. 245 mq sui fondi N. 299 RFD 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.

Complessivamente, nel 2016 con lo Studio di fattibilità codificato nel PAL3 la spesa complessiva delle misure ML4.3 era stata ipotizzata nell'ordine di 1.2 mio. CHF, con la parte relativa alla presente variante (Modulo 1.1) per ca. 585'000.- CHF, aggiornati nell'ambito della progettazione di massima nel 2023.

La cifra è stata verificata con l'allestimento della presente variante e viene confermata nell'ordine di grandezza a ca. 515'000.- CHF, ai quali va aggiunta la quota-parte dei costi di compensazione forestale per altri 15'000.- CHF (su un costo compensativo di 50'000.- CHF, vedi incarto di dissodamento).

CONCLUSIONI E DISPOSITIVO DI RISOLUZIONE

Viste le considerazioni sopra esposte vi invitiamo a voler

risolvere:

- 1. È adottata la variante di piano regolatore denominata “Nuova passerella ciclopeditone Mezzovico-Sigirino”, coordinata con la domanda di dissodamento, pubblicata sul sito cantonale all'indirizzo:**

<https://www.test.variantipr.ti.ch/PRPortal/RMPub/PL/src.production?target=DMZ.test&guid=Mob&idOggettoVariante=ch08ypy3077100000&idPubblicazione=1>



- 2. 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 Monteceneri.**

Cordiali saluti.

Il Sindaco:

Mario Canepa

Per il Municipio



Il Segretario comunale:

Mirko Tamagni

Ris. Mun 372-2024

La documentazione completa è consultabile presso la cancelleria comunale

Allegati (senza valenza giuridica, facendo stato i geodati presenti sul portale cantonale):
rapporto di pianificazione del 06.11.2024, (con relativi allegati)

Per analisi e rapporto

Gestione	Petizioni	Edilizia/opere pubbliche
	X	