

Servizi amministrativi
CH-6808 Torricella
Telefono 091 935 75 10
www.toricella-taverne.ch

Messaggio municipale

No. 20-2024

Concernente la richiesta di adozione della variante di piano regolatore relativa alla “Messa in sicurezza dei percorsi ciclopedonali verso la stazione FFS di Taverne”.

RM. No. 1139/2024

Data 11 novembre 2024

Dicastero Finanze, Territorio

Per esame alla Commissione delle Opere Pubbliche e delle Petizioni

Gentili signore,

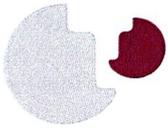
Egredi signori Consiglieri Comunali,

con il presente Messaggio municipale trasmettiamo alla vostra attenzione la richiesta di adozione della variante di piano regolatore che permette di concretizzare la pianificazione per la messa in sicurezza dei percorsi ciclopedonali verso la stazione FFS di Taverne.

Con riferimento al Messaggio Municipale No.24-2023 del 23 ottobre 2023, il vostro lodevole consenso aveva concesso i necessari 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.

1. Introduzione

Nel 2015, con le 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 2012-13), 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.



Servizi amministrativi
CH-6808 Torricella
Telefono 091 935 75 10
www.torricella-taverne.ch

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).

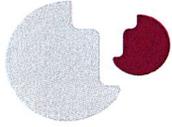
A fronte dell'avvenuta approvazione da parte della Confederazione del Programma di agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3) nel 2018 e in conformità con la convenzione sottoscritta dal Consiglio di Stato e dalla CRTL in data 19.12.2018, spetta ai Comuni il consolidamento di quanto previsto 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.

2. 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.



Servizi amministrativi
CH-6808 Torricella
Telefono 091 935 75 10
www.toricella-taverne.ch

Da qui è nato lo spunto per lanciare la politica degli agglomerati della Confederazione.

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).

Il contributo forfettario della Confederazione per la misura ML 4.3 sull'investimento di 1.2 Mio CHF nella Valle del Vedeggio 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.

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 l'indicazione delle due nuove fermate Bironico-Camignolo e Taverne-Toricella quale “risultato intermedio”.



Servizi amministrativi
CH-6808 Torricella
Telefono 091 935 75 10
www.toricella-taverne.ch

Di fatto, con la presente variante al Piano regolatore di Torricella-Taverne (coordinata con la variante di Bedano), vengono poste le basi formali per poter procedere con le opere previste dalla pianificazione di ordine superiore, in particolare il Modulo 2.1 della misura 4.3 PAL3 per il miglioramento e la messa in sicurezza dell'accesso ciclopedonale alla stazione TILO di Taverne.

Il comparto oggetto di variante

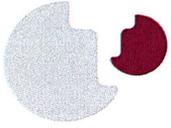
La variante per la realizzazione della nuova tratta ciclopedonale va ad inserirsi in un comprensorio fortemente antropizzato, nonostante la presenza del fiume Vedeggio, caratterizzato soprattutto dall'infrastruttura autostradale A2 oltre che dalla zona lavorativa a ridosso della stazione ferroviaria di Taverne.

Il percorso ciclopedonale nazionale, di grande qualità nella parte a sud del territorio di Bedano viene a perdere la sua potenzialità con l'ostacolo determinato dal sottopasso autostradale esistente, perdendosi poi nella zona lavorativa di Taverne, con diversi elementi di sovrapposizione con altre esigenze funzionali (spesso conflittuali), a cui la variante dà delle risposte tecniche.

Considerato che la misura ML4.3 del PAL3 prevede, oltre al dissodamento definitivo sul territorio di Bedano pari a 1'775 m² per il nuovo tracciato della ciclopista nazionale, anche la realizzazione di un nuovo tratto di percorso ciclopedonale di collegamento con Sigirino-Mezzovico, che in territorio di Mezzovico-Vira implica un dissodamento definitivo di 308 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.

3. 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.



Servizi amministrativi
CH-6808 Torricella
Telefono 091 935 75 10
www.torricella-taverne.ch

Il Piano di indirizzo, nella forma intercomunale, relativa all'introduzione della base pianificatoria per il miglioramento dell'accesso alla stazione ferroviaria di Taverne è stato posto in consultazione pubblica ai sensi dell'art. 26 LST per il periodo 1° luglio 2024 al 4 settembre 2024.

In questo senso, il Municipio ha 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 delle domande di chiarimento da parte di FFS e della ditta Planzer Trasporti SA che hanno potuto essere evase senza richiesta di modifica della proposta pianificatoria.

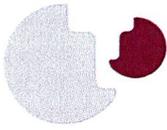
4. La variante pianificatoria

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 M2.1, l'intervento prevede un nuovo tratto complementare alla ciclopista nazionale N3 sul lato ovest dell'autostrada A2 in territorio di Bedano, onde poter evitare l'attuale sottopasso A2, utilizzando invece il sottopasso conforme per dimensione posto più a nord su territorio di Torricella-Taverne, collegandosi quindi con il percorso ciclopedonale esistente che scende dalla rotatoria di Via Val Barberina.

Il nuovo tracciato permette di collegarsi anche con il percorso ciclabile nazionale N3 in prossimità della passerella esistente sul fiume Vedeggio, ipotesi progettuale oggetto della presente variante che permette di porre le basi formali per la messa in sicurezza dell'ultima tratta di accesso verso la stazione FFS di Torricella-Taverne.



Servizi amministrativi
CH-6808 Torricella
Telefono 091 935 75 10
www.torricella-taverne.ch

Il piano delle zone: proposta di modifica

Per il fondo privato N. 1098 RFD Torricella-Taverne è previsto un cambiamento parziale di destinazione del PR comunale da zona edificabile a superficie di traffico per ca. 130 mq, con un adeguamento delle linee di arretramento del mappale nella parte edificabile che vengono conformate a quelle di Bedano onde garantire un uso razionale del fondo in caso di edificazione.

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

Viene introdotto il vincolo del percorso ciclopedonale nei PR di entrambi i Comuni su tracciato proprio (larghezza di 3 metri), con azzonamento quale superficie del traffico nel Piano delle zone per la realizzazione dell'intervento infrastrutturale (che necessita di una propria base pianificatoria, secondo le disposizioni della legge sulle strade).

La parte strettamente necessaria per la percorrenza della ciclopista (3 m di larghezza) viene assegnata a "Strada ciclopedonale", mentre la parte residua per le opere funzionali viene assegnata a "Area funzionale della superficie di traffico".

Per le parti funzionali oggetto di variante, quelle definite "Percorso ciclopedonale" vengono necessariamente adeguate in "Strada ciclopedonale".

Il piano del paesaggio: Proposta di modifica

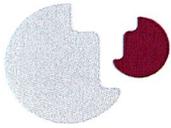
Il Piano del paesaggio subisce modifiche minime in relazione all'assegnazione alla Superficie di traffico (dalla Zona edificabile) per la parte necessaria alla realizzazione della ciclopista.

5. 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 PD-R6 sul dimensionamento delle zone edificabili.

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



Servizi amministrativi
CH-6808 Torricella
Telefono 091 935 75 10
www.toricella-taverne.ch

Aspetti di carattere tecnico-costruttivo

La creazione di un nuovo marciapiede ciclopedonale sopraelevato rispetto al piazzale di manovra della ditta Planzer permetterà di garantire uno spazio dedicato e in sicurezza per il transito di pedoni e ciclisti verso da/per la stazione, senza pregiudicare lo spazio di manovra per gli autocarri della ditta.

La funzionalità dell'attuale area di parcheggio privata al mapp. 1098 RFD non viene pregiudicata dalla presente variante, comportando il progetto previsto uno spostamento dell'ordine di 1.2 m dell'attuale siepe inverdita già presente.

Aspetti finanziari

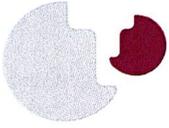
La misura ML 4.3 prevede che il costo sia suddiviso tra la Confederazione in ambito PA per un importo fisso e la rimanenza a carico della CRTL, motivo per cui la variante non ha impatti finanziari diretti sulle finanze comunali se non per la parte residua determinata dei contributi comunali alla CRTL (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. 0.4 mio. CHF.

In questa cifra è inclusa anche una spesa di ca. 100'000.- CHF per gli eventuali espropri, principalmente i ca. 130 mq sul fondo N. 1098 RFD Torricella-Taverne (attualmente inseriti in zona industriale, non oggetto della presente procedura) per un importo di ca. 50'000.- CHF e altrettanti per il fondo N. 61 RFD Bedano; 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 2.1) per ca. 390'000.- CHF, confermati ancora con la 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. 405'000.- CHF, ai quali va aggiunta la quota-parte dei costi di compensazione forestale per altri 35'000.- CHF (su un costo compensativo di 50'000.- CHF, vedi incarto di dissodamento).



Servizi amministrativi
CH-6808 Torricella
Telefono 091 935 75 10
www.toricella-taverne.ch

Il maggiore costo di ca. 50'000.- CHF è unicamente da imputare alle (peggiori) ipotesi di dover compensare interamente le espropriazioni sul mappale N. 61 RFD Bedano, esigenza determinata dalle richieste di adeguamento del progetto formulate da USTRA nel 2023.

Visto quanto precede, si invita il Consiglio Comunale a voler

decidere:

- 1. È adottata la variante di piano regolatore denominata “Messa in sicurezza dei percorsi ciclopedonali verso la stazione FFS di Taverne”, pubblicata sul sito cantonale all’indirizzo:**

<https://www.test.variantipr.ti.ch/PRPortal/RMPub/PL/src.production?target=DMZ.test&guid=Mob&idOggettoVariante=ch08ybj078100000&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 Torricella-Taverne.**

Con la massima stima

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco: _____ Il Segretario: _____

Allegati (senza valenza giuridica, facendo stato i geodati presenti sul portale cantonale):

Rapporto di pianificazione del 06.11.2024, (con relativi allegati)