

# Messaggio

numero

**6764**

data

20 marzo 2013

Dipartimento

TERRITORIO / FINANZE E ECONOMIA

Concerne

## **Stanziamiento di un credito di CHF 13'000'000 quale sussidio cantonale massimo al Comune di Morcote per l'acquisto del costruendo autosilo sul fondo no. 951 (PPP n. 22) RFD di Morcote e per la realizzazione delle relative opere viarie**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

vi sottoponiamo, per approvazione, lo stanziamento di un credito di CHF 13'000'000 quale sussidio cantonale (massimo) per la realizzazione dell'autosilo comunale a Morcote e le opere stradali annesse.

La realizzazione dell'autosilo avviene nella forma dell'acquisto, da parte del Comune di Morcote, di spazi destinati a posteggio nell'ambito di un'edificazione a carattere privato. Questa possibilità, come si descriverà in seguito, rappresenta una, probabilmente l'unica, concreta opportunità di concretizzare quanto pianificato e previsto da anni, almeno per quanto attiene una prima fase. Dal punto di vista del Cantone, questa soluzione rappresenta infatti il primo passo per la risoluzione dei problemi di viabilità a Morcote, in modo conforme al PR/piano del traffico in vigore, che prevede un numero di posti auto pari a 300, basato su un calcolo del fabbisogno verificato dal Cantone.

Sempre secondo PR, il posteggio in questione deve essere a pagamento e l'operazione è vincolata alla soppressione di stalli esistenti sulla strada cantonale del lungolago.

La realizzazione delle opere stradali annesse sarà delegata al Comune di Morcote.

### **1. INTRODUZIONE E ISTORIATO**

#### **1.1 Introduzione**

Il nucleo di Morcote è stato inserito nel 1983, con la definizione Arbostora-Morcote e il numero di riferimento 1811, nella lista dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale, allestita sulla base dell'art. 5 della Legge federale del 1.7.1966 sulla protezione della natura e del paesaggio. L'iscrizione di un oggetto d'importanza nazionale nell'inventario federale significa che esso merita specialmente di essere conservato intatto e di essere salvaguardato anche per mezzo di eventuali provvedimenti di ripristino.

Il pregio di Morcote consiste in una riuscita combinazione fra il paesaggio naturale lacustre e montagnoso e ciò che l'uomo ha saputo costruire nel passato, sia con riferimento alle sue attività lavorative, connesse con la pesca, sia a quelle religioso-culturali, realizzate attraverso la creazione di una zona monumentale di straordinario fascino.

Da anni il passaggio attraverso il nucleo del Comune di un numero sproporzionato di veicoli a motore e il loro posteggio - a volte selvaggio - lungo la strada cantonale pregiudicano la fruizione della bellezza del paesaggio di Morcote, trasformato da villaggio

lacustre in zona di passaggio. Tale situazione non è più tollerabile e richiede misure di risanamento, che presuppongono una soluzione efficace e definitiva del problema viario.

Il problema del traffico a Morcote è stato il tema di 40 anni di discussioni, durante i quali sono state elaborate diverse soluzioni e varianti, finora senza giungere progetti attuabili. I problemi che derivano da questa situazione possono essere così riassunti:

- traffico di transito problematico,
- insufficienza di posteggi per residenti ed ospiti, ciò che è causa di parte di problemi di transito,
- disordine urbanistico e ambientale creato dal traffico lungo la riva del lago prospiciente il nucleo;
- problemi di sicurezza per tutti gli utenti, derivanti dai punti precedenti.

Negli ultimi anni, con l'insediamento di diversi centri commerciali sul Pian Scairolo, la strada cantonale che attraversa l'abitato di Morcote è divenuta di fatto una valvola di sfogo per il traffico del Piano, ciò che ha portato, specialmente nelle ore serali, ad un incremento notevole dei veicoli in transito e al continuo formarsi di incolonnamenti dovuti alle difficoltà di incrocio tra i veicoli.

## **1.2 Istoriato dei progetti precedenti**

Alla fine degli anni cinquanta fu esaminata una variante di strada turistica (soluzione a lago sul modello di Ponte Tresa) per risolvere il problema viario e dei posteggi nel Comune. Questa variante fu in seguito scartata per motivi paesaggistici e negli anni sessanta fu proposta la variante circonvallazione che prevedeva l'aggiramento del paese a monte. Nel 1970 fu votato dal Gran Consiglio un credito di 6.6 milioni di franchi destinato alla realizzazione della prima tappa (senza galleria). Il Comune stanziò pure un credito supplementare di 2.2 milioni di franchi. Il progetto venne successivamente affinato a seguito di opposizioni inoltrate dalle Associazioni ambientaliste e fu definitivamente abbandonato dall'allora Dipartimento pubbliche costruzioni. Con comunicazione del 12 aprile 1990 si annunciava che i crediti erano stati bloccati e che si rinunciava alla strada di circonvallazione, invitando nel contempo il Comune a trovare altre soluzioni.

Nel 1991, il Consiglio di Stato diede mandato a dei pianificatori di studiare le alternative possibili alla sistemazione viaria di Morcote. Nel 1994 il Municipio aderì alle proposte governative che prevedevano: la costruzione di un autosilo in zona San Carlo per 50 posti, la costruzione di un autosilo in zona Costa per 160 posti e la sistemazione della strada S. Antonio - Pilastrì con eliminazione dei posteggi.

Per il finanziamento degli autosili il Cantone promise un sussidio del 50% e il finanziamento per l'acquisizione dei terreni (costo 12 mio CHF).

Sulla scorta di questi studi furono presentati due messaggi municipali. Il Consiglio Comunale di Morcote nella seduta del giugno 1995 decise però di sospendere l'esame dei messaggi municipali richiedenti, il primo un credito per la progettazione dei due autosili Costa e S. Carlo, il secondo un credito per la partecipazione alla sistemazione della strada Cantonale S. Antonio - Pilastrì. La motivazione che stava alla base di questa decisione era da ricercare nel fatto che i previsti autosili erano troppo lontani dal nucleo. Nel contempo il Legislativo invitò il Municipio ad approfondire e studiare la possibilità di edificare un autosilo sommerso nel lago.

Dopo diversi incontri con la Direzione ed i funzionari del Dipartimento del Territorio, il Municipio, nel dicembre 1996, venne invitato ad inoltrare la nuova proposta di sistemazione viaria di Morcote come domanda preconsultiva, prassi non espressamente

prevista dalla Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT), ma finalizzata a valutare la fattibilità della proposta.

### **1.3 L'autosilo a lago**

L'edificazione di due autosili, uno sommerso in zona Garavello, l'altro interrato in zona Pilastrì, è stata oggetto dello studio di diverse varianti in successione. Queste erano da una parte necessarie per chiarire i diversi possibili problemi tecnici, edificatori, di accessibilità, ecc., dall'altra dovevano soddisfare le esigenze paesaggistiche e di inserimento nel territorio.

Con il passare del tempo e delle varianti, fu presto chiaro che la continua lievitazione dei costi di costruzione non avrebbe permesso di affrontare l'edificazione dei due autosili contemporaneamente, ma che si sarebbe resa necessaria una realizzazione a tappe.

Dal canto suo il Cantone ha sempre garantito il sostegno finanziario nella medesima misura (10-12 mio CHF), ma a partire dal 2005, non potendo contribuire all'edificazione di due autosili senza aumentare in modo troppo importante l'importo, si decise che in una prima fase il sussidio sarebbe stato destinato unicamente all'autosilo a lago (Garavello).

Il secondo in zona Pilastrì sarebbe stato procrastinato ad una tappa successiva.

Già il solo autosilo Garavello, avrebbe garantito comunque il raggiungimento di parte degli obiettivi prefissi.

Il processo teso alla realizzazione di quest'opera è continuato fino alla fine del 2011, in particolare fino all'ottenimento di offerte di costruzione da parte delle imprese selezionate e in grado costruire una simile opera (sommersa).

Nel novembre 2011 sono scaduti i termini del concorso per l'edificazione dell'autosilo sommerso, le offerte pervenute oscillavano da un importo minimo di CHF. 33'708'644 ad uno massimo di CHF 48'997'144 e superavano quindi tutte l'importo di spesa massimo stabilito dal committente posto in CHF 32'000'000.

Ed è proprio di fronte alle offerte che il Comune si è trovato in difficoltà. Infatti, anche quella minima superava il preventivo, mettendo in serio pericolo la possibilità di procedere. Assieme ai costi elevati, non potevano inoltre essere sottovalutati i notevoli rischi legati ad una simile opera, che sarebbe stata una prima a livello ticinese, se non svizzero.

## **2. SOLUZIONE ATTUALE**

### **2.1 L'opportunità**

Proprio al momento della presentazione delle offerte di cui al punto precedente, si è però presentata un'altra opportunità. Sempre nel novembre 2011, la società detentrici della licenza di costruzione - da tempo cresciuta in giudicato - sul mappale no. 951 di quattro palazzine con autorimessa interrata, che aveva del resto già dato avvio nel corso dell'estate ai lavori di scavo, ha inoltrato al Municipio una domanda di variante del progetto originario. La variante, originata da necessità geologiche, chiedeva di poter costruire ad un livello inferiore a quello dell'autorimessa già prevista, un ulteriore livello di 12 posteggi.

È al momento dell'esame di tale variante che il Municipio ha deciso di prendere contatto con la società promotrice per valutare se esistesse o meno la possibilità di approfittare di questa costruzione, e soprattutto degli scavi già in corso, per edificarvi nella parte inferiore, a partire da quanto già previsto ed a scendere fino al livello della strada cantonale, un autosilo tradizionale, interamente nel sottosuolo.

Accertata la disponibilità di massima dei promotori, si sono immediatamente avviati dei colloqui, dai quali è emersa la possibilità di edificare circa 250/280 posteggi in un autosilo interamente interrato, al di sotto del complesso immobiliare in corso di edificazione e ciò con dei costi e dei rischi inferiori a quello previsti per l'edificazione di quello sommerso. Successivamente, la questione ha potuto essere ulteriormente precisata sino ad accertare la possibilità di costruire tre o quattro piani di autosilo interamente interrati, la cui capienza equivale a quella del previsto autosilo sommerso.

Il Municipio di Morcote si è subito attivato per seguire questa nuova via: si poneva la necessità di effettuare una variante di Piano regolatore, confermare i finanziamenti, ottenere la licenza di costruzione e fare in modo che la società promotrice sospendesse i lavori in attesa di una decisione.

Nel dicembre 2011 il Consiglio Comunale di Morcote ha approvato una richiesta di credito per la verifica della fattibilità della realizzazione di autosilo in roccia sui mappali no. 951, 713, 715 e 712, incaricando nel contempo il Municipio di verificare che le condizioni tecnico istituzionali di base per la realizzazione di quest'opera fossero adempiute.

Dopo i necessari contatti preliminari con i Dipartimenti delle finanze e dell'economia e del territorio, questo lavoro in stretta collaborazione tra Cantone e Municipio, a vari livelli, ha finalmente portato ai seguenti punti fermi.

- l'Ufficio dei lavori sussidiati e degli appalti, con lettera del 23 dicembre 2011, ha confermato che se la società promotrice si assume il rischio imprenditoriale legato alla realizzazione dell'opera (in questo caso il Comune sottoscrive solo un diritto di compera con la facoltà di esercitare in un secondo tempo tale diritto per l'acquisto e posto lo stanziamento del relativo credito da parte del Legislativo), la costruzione dell'autosilo non soggiace alla Legge sulle commesse pubbliche;
- Il Consiglio di Stato, in data 24 gennaio 2012, ha confermato il sussidio in ragione del 48% del costo di costruzione o di acquisto dell'autosilo, ritenuto un importo massimo di 13 mio CHF, sussidio subordinato all'approvazione del relativo credito da parte del Gran Consiglio;
- Il Dipartimento del territorio, nell'ambito dell'esame preliminare, in data 24 febbraio 2012 ha preavvisato favorevolmente la variante di piano regolatore.

Ottenute queste prime conferme, nel marzo 2012 il Consiglio Comunale di Morcote ha approvato la variante di Piano regolatore inerente la nuova ubicazione dell'autosilo di Garavello. La variante è stata approvata dal Consiglio di Stato in data 17 ottobre 2012.

Nell'ambito dell'adozione dei nuovi piani da parte del Cantone è stata in parte modificata la decisione del Consiglio Comunale, nel senso che l'estensione del nucleo sulla particella no. 713 è stata ridotta alle dimensioni del previgente piano regolatore.

La società promotrice in data 28 giugno 2012 ha presentato la domanda di costruzione per l'ampliamento dell'autosilo. A seguito dell'approvazione della variante di PR, in data 12 novembre 2012 il Municipio di Morcote ha rilasciato la necessaria licenza edilizia.

## **2.2 Il progetto**

Il nuovo autosilo, della capienza di 306 posteggi suddivisi su 4 piani, è previsto all'entrata del nucleo vecchio, nel versante sud-est sulla strada proveniente da Melide, in zona Sasso del Gobbo. Come osservato all'inizio del presente messaggio, il numero di posti auto corrisponde a quanto previsto dal PR (300 P) ed è basato su un calcolo del fabbisogno di posti auto verificato dal Cantone.

Sempre secondo PR, il posteggio in questione deve essere a pagamento e l'operazione è vincolata alla soppressione di stalli esistenti sulla cantonale sul lungolago. Per gli ulteriori dettagli si rimanda al messaggio municipale no. 914 del 24 ottobre 2012 (allegato 1), approvato dal Consiglio comunale di Morcote il 19 dicembre 2012 (allegato 2).

## **2.3 La viabilità**

Già a partire dalle prime soluzioni comprendenti due autosili, il riordino stradale, del quale gli autosili sono parte integrante, prevede la realizzazione di due "filtri" alle entrate del nucleo del paese, obiettivo da raggiungere con la costruzione di due rotonde. Questa impostazione viaria offre la possibilità di invertire il senso di marcia tramite le due rotonde, prima di entrare nella zona nucleo, qualora entrambi gli autosili dovessero risultare occupati, oppure in caso di eventuali chiusure temporanee del nucleo per serate estive o per manifestazioni, evitando l'andirivieni di auto alla ricerca di posteggi.

Queste varianti di piano del traffico sono state approvate definitivamente e definiscono il quadro legale per poter realizzare (in una prima fase) l'autosilo comunale in oggetto e (in una seconda fase) l'autosilo Pilastrì, come pure le opere di riqualifica urbana.

Le summenzionate opere viarie saranno concretizzate in un progetto stradale e seguiranno il relativo iter in parallelo alla realizzazione dell'autosilo. Dal punto di vista della viabilità la fase transitoria tra la costruzione del primo autosilo e il secondo, i cui tempi sono ancora da definire, non inficia la bontà della soluzione: infatti, anche prima dell'edificazione del secondo, in determinate circostanze sarà possibile limitare il transito nel nucleo a coloro che sono diretti al posteggio o comunque indirizzare chi intende recarsi al paese ad accedervi unicamente dalla parte dove è situato il posteggio stesso.

Anche il traffico di transito cosiddetto parassitario, oggi alimentato da coloro che utilizzano questa strada quale accesso da e per il Pian Scairolo, potrà in futuro essere limitato, con modalità ancora da stabilire: le due rotonde permetteranno un'inversione di marcia in modo ordinato a coloro che si troveranno nella necessità di farlo.

Per quanto attiene alle modalità di realizzazione delle opere viarie, queste saranno delegate al Comune di Morcote ai sensi dell'art. 9 cpv. 2 della Legge sulle strade, ciò anche in virtù del fatto che il sussidio cantonale include pure quello per tali opere.

La realizzazione delle stesse dovrà essere di principio essere terminata entro l'entrata in esercizio dell'autosilo.

## **3. MODALITÀ DI ACQUISTO E GESTIONE DELL'AUTOSILO**

### **3.1 Acquisto**

Dal profilo pratico e formale, per il Comune di Morcote si tratta di acquistare un'unità di proprietà per piani (PPP), composta unicamente dai predetti 306 posteggi coperti, dalle relative rampe d'accesso, dai vani e dai corpi tecnici e dai servizi. Inoltre, oltre all'edificio dell'autosilo vero e proprio, l'offerta comprende tutti i lavori esterni, fra i quali il rivestimento dei muri in pietra naturale "tipo a secco", la realizzazione della terrazza panoramica, i giardini con le piantagioni pregiate richieste dal Cantone, tutti i sistemi di sicurezza (in particolar modo antincendio) e di ventilazione, nonché il sistema di gestione del traffico interno (impianti di rilevazione e conteggio per posto auto, casse, ecc.).

Per quanto attiene l'iter di acquisto, il primo passo è avvenuto tramite costituzione di un diritto di compera immobiliare sulla PPP i cui punti principali possono essere così riassunti:

- scadenza diritto di compera: 30 giugno 2015,

- l'importo di CHF 4'500'000 sarà computato nel prezzo finale di acquisto e varrà come acconto, nel caso di esercizio del diritto di compera, mentre in caso di mancato esercizio sarà definitivamente acquisito dalla venditrice a titolo di caparra,
- il diritto di compera potrà essere ceduto unicamente alla società Autosili Comunali di Morcote SA (si veda in proposito punto successivo).

Secondo le ultime informazioni, quest'ultima possibilità è ormai esclusa: il Comune di Morcote andrà ad esercitare il diritto di compera e l'ente sussidiante Cantone gli corrisponderà il sussidio.

Si osserva che la PPP è costituita in via provvisoria, non essendo ancora edificata e che il progetto di regolamento d'uso prevede che i costi di amministrazione, gestione, manutenzione e rinnovo delle altre PPP (condominio "Laguna d'oro") non saranno in nessun caso posti a carico della PPP interessata dai posteggi e quindi del Comune.

Come osservato, il diritto di compera scade il 30 giugno 2015. Entro questo termine il Consiglio Comunale dovrà pronunciarsi nuovamente per decidere se acquistare o meno l'autosilo. Qualora il Legislativo decidesse di non esercitare il diritto di compera, l'autosilo resterebbe di proprietà della società promotrice e la caparra di CHF 4'500'000 versata dal Comune andrebbe persa. In tal caso il credito per il sussidio cantonale verrebbe stralciato conformemente all'art. 22 cpv. 6 della Legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato e gli eventuali acconti versati restituiti al Cantone.

Per contro, in caso di esercizio, la caparra e le spese di fermo cantiere sostenute fino ad ora saranno conteggiate quale acconto.

L'autorità cantonale di riferimento nella fase fino alla messa in esercizio dell'autosilo sono la Divisione delle costruzioni del Dipartimento del territorio e la Divisione dell'economia del Dipartimento delle finanze e dell'economia (aspetto che sarà regolato nell'ambito di un'apposita convenzione, si veda in proposito il punto 3.3).

### 3.2 Gestione

In linea di principio, la gestione dell'autosilo è effettuata dal Comune di Morcote; il Municipio è propenso ad affidarla ad un'Azienda municipale appositamente istituita a tale scopo.

Di seguito il riassunto delle informazioni essenziali riguardo all'aspetto finanziario, segnatamente gli introiti previsti, i costi di gestione ed il grado di autofinanziamento.

Costo autosilo (IVA inc.)	CHF	27'300'000.00
Sussidio	CHF	-13'000'000.00
Totale a carico Comune	CHF	14'300'000.00

Istituzione Azienda Municipalizzata per la gestione dell'Autosilo.
Ricavi previsti da CHF 475'000 a CHF 653'000.
Risultato d'esercizio per i primi 10 anni: perdita da CHF 269'000 in diminuzione fino a CHF 90'000.
Le perdite sono coperte dal Comune.
Possibilità di apporto a fondo perso di parte del capitale proprio da parte del Comune, così da permettere di diminuire le perdite a carico dell'Azienda Municipalizzata
Possibilità di concedere diritti di superficie per la locazione a lungo termine dei posteggi, così da permettere di diminuire in partenza l'onere di investimento, con conseguente diminuzione degli oneri per interessi e ammortamenti

### 3.3 Convenzione

Le condizioni e i dettagli riguardanti le fasi di acquisito e gestione, come pure i versamenti del sussidio saranno regolati tramite un'apposita convenzione tra Cantone e Comune di Morcote.

Da notare che i rischi finanziari legati alla gestione sono interamente a carico del Comune e non hanno conseguenze per il Cantone; la convenzione dovrà contemplare pure il concetto del rispetto a lungo termine dei parametri di PR.

## 4. COSTI E FINANZIAMENTO

### 4.1 Costi

Il prezzo di acquisto dell'autosilo è già stato fissato in CHF 27'300'000 (IVA compresa). Qualora il Comune dovesse richiedere delle opere supplementari durante la fase realizzativa, è necessario che vi sia un accompagnamento tecnico da parte degli specialisti incaricati dal Municipio.

La fase realizzativa del progetto di costruzione dell'autosilo, sarà pertanto seguita attentamente da professionisti del ramo, così da garantire che venga consegnata al Comune un'opera di qualità e che rispetti tutto quanto previsto nell'offerta presentata dalla ditta promotrice.

Il Municipio ha quindi richiesto un'offerta per le prestazioni di Project Management, richiesto e ottenuto un credito per tale attività (CHF 200'000).

Scopo delle attività di Project Management, è quello di assicurare il compimento degli accordi sottoscritti con il General Contractor privato, concretizzando scopi e obiettivi del progetto con le risorse disponibili, nei tempi previsti e al costo stabilito.

### 4.2 Finanziamento e richiesta di credito

Il finanziamento cantonale oggetto della presente richiesta di credito è proposto in misura del 47.6% dell'investimento totale computabile, ritenuto un massimo di 13 mio CHF.

La percentuale ricalca l'impegno finanziario fissato dal Cantone già nel 1999, ai tempi delle prime proposte di autosilo sommerso. Il sussidio comprende le quote destinate alla realizzazione delle opere viarie a complemento (rotonde) e agli accessi alla strada cantonale, limitatamente a quanto necessario all'autosilo pubblico.

Il sussidio si compone in misura dell'85 % (massimo 11 mio CHF) di mezzi finanziari del settore stradale (strade cantonali) e in misura del 15% (massimo 2 mio CHF forfetario) di mezzi finanziari basati sulla Legge sul turismo. Nell'eventualità che il beneficiario del sussidio (Comune di Morcote) risulti contribuente IVA, l'imposta precedente recuperabile non sarà sussidiata.

I pagamenti avverranno indicativamente secondo il piano di versamento seguente, resta riservata la possibilità di concentrare i pagamenti a dipendenza delle disponibilità a Piano finanziario, riducendo il numero delle rate e così la durata dei versamenti.

anno	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
mio CHF	2.0	-	2.0	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5

I pagamenti saranno effettuati di principio a fine anno; il pagamento 2013 avverrà in ogni caso dopo la sottoscrizione del diritto di compera e relativo versamento della caparra di 4.5 mio CHF da parte del Comune di Morcote, sarà restituito al Cantone in caso di mancata conclusione dell'operazione d'acquisto.

I dettagli saranno considerati e regolati nell'ambito della convenzione di cui al punto 3.3.

La pianificazione finanziaria dell'investimento, tenuto conto della futura gestione e delle rate di sussidio è a cura e carico del Comune di Morcote.

Il controllo della procedura di acquisto e autorizzazione ai versamenti spettano alla Divisione delle costruzioni del Dipartimento del territorio e la Divisione dell'economia del Dipartimento delle finanze e dell'economia.

## **5. RAPPORTO CON LE LINEE DIRETTIVE E IL PIANO FINANZIARIO**

Riguardo all'aspetto stradale, le opere sono in sintonia con le Linee direttive 2012-2015, segnatamente con le proposte contenute nella prima parte, scheda programmatica "Energia, ambiente e territorio", scheda no. 29 "Territorio - mobilità efficiente", segnatamente alla lettera k): *"[...] miglioramenti e adeguamenti puntuali a favore della fluidità e della sicurezza del traffico motorizzato, lento e pedonale"*.

Per gli aspetti legati alla Legge sul turismo, il progetto è in concordanza con la politica turistica cantonale, in linea con la domanda attuale del mercato e contribuirà ad un evidente miglioramento dell'offerta esistente.

Il riordino stradale previsto permetterà di liberare Morcote, "Perla del Ceresio", del traffico invadente, sia turistico che di transito.

Una misura in questo senso era diventata indispensabile per ridare ai turisti il piacere di visitare Morcote e le sue attrattive, e garantire un apporto economico sicuro al commercio e alla ristorazione locale.

Con riferimento al punto 4.2 le uscite si estendono su più periodi di Piano finanziario.

Nel settore strade cantonali, per il 2012-2015 sono pianificati 4.0 mio CHF alla posizione 629 12 e collegati all'elemento WBS 781 59 2879. Nei quadrienni 2016-2019 e 2020-2023 saranno da pianificare le uscite rimanenti.

Lo stanziamento del sussidio L-Tur comporta le seguenti conseguenze di natura finanziaria, spese di investimento: il credito di 2.0 milioni di franchi è iscritto a Piano finanziario 2012-2015, 2016-2019 e 2020-2023 al settore 71, posizione 711 1 e collegato all'elemento WBS 833 51 2281 (Contributi a fondo perso per investimenti turistici).

## **6. OSSERVAZIONI E CONCLUSIONI**

La costruzione dell'autosilo rappresenta senz'altro un primo fondamentale tassello per la risoluzione dell'annoso problema del traffico a Morcote. Ciò permetterà di arginare l'eccessivo transito veicolare sul lungolago del nucleo protetto, i disagi alla circolazione, la carenza di posteggi, in particolare nei mesi di maggior affluenza turistica, e di migliorare la sicurezza per tutti gli utenti.

Si osserva in proposito che il finanziamento legato alle strade è fondato sull'art. 7 della Legge sui sussidi cantonali, che attribuisce al Decreto legislativo qui proposto, di natura referendabile, il carattere di base legale. Lo stanziamento del sussidio trova pure motivazione alla luce del combinato disposto degli articoli 3 cpv. 2 e 6 cpv. 2 della Legge sulle strade riguardanti le componenti e la concezione delle opere stradali.

Con la disponibilità dell'autosilo, cade la necessità impellente di realizzare progetti stradali alternativi che avrebbero comportato ingenti spese.



Vi invitiamo cortesemente ad approvare il modo di procedere proposto e il disegno di decreto legislativo.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, P. Beltraminelli

Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente lo stanziamento di un credito di CHF 13'000'000 quale sussidio cantonale massimo al Comune di Morcote per l'acquisto del costruendo autosilo sul fondo no. 951 (PPP n. 22) RFD di Morcote e per la realizzazione delle relative opere viarie**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 20 marzo 2013 n. 6764 del Consiglio di Stato,

**d e c r e t a:**

### **Articolo 1**

È approvato lo stanziamento un credito di CHF 13'000'000 quale sussidio cantonale massimo al Comune di Morcote per l'acquisto del costruendo autosilo sul fondo no. 951 (PPP n. 22) RFD di Morcote e per la realizzazione delle relative opere viarie.

### **Articolo 2**

Per gli aspetti stradali, il credito di CHF 11'000'000 è iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni.

Per la quota finanziata ai sensi della Legge sul turismo, il credito di CHF 2'000'000 è iscritto al conto investimenti del Dipartimento delle finanze e dell'economia, Divisione dell'economia.

### **Articolo 3**

Le modalità di versamento del sussidio di cui all'art. 1 saranno regolate da un'apposita convenzione tra Consiglio di Stato e Municipio di Morcote, da sottoscrivere al più tardi entro l'esercizio del diritto di compera da parte del Comune di Morcote. Possono essere versati acconti sul sussidio.

### **Articolo 4**

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.