

Rapporto

numero	data	Dipartimento
6764 R	21 maggio 2013	TERRITORIO / FINANZE E ECONOMIA
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 20 marzo 2013 concernente lo stanziamento di un credito
di fr. 13'000'000.- quale sussidio cantonale massimo al Comune di
Morcote per l'acquisto del costruendo autosilo sul fondo n. 951 (PPP n.
22) RFD di Morcote e per la realizzazione delle relative opere viarie**

INDICE

1.	IN BREVE.....	1
2.	CRONISTORIA.....	2
2.1	Primi progetti	2
2.2	Autosilo a lago	3
3.	IL PROGETTO E LA VIABILITÀ	3
3.1	Il progetto	4
3.2	Il piano viario di Morcote.....	5
4.	ASPETTI FINANZIARI E FORMALI.....	6
4.1	Il credito cantonale	6
5.	CONCLUSIONI.....	7



1. IN BREVE

Il progetto per cui si chiede il sussidio tramite il messaggio n. 6764 rappresenta, nelle intenzioni del Municipio di Morcote e del Consiglio di Stato, un tassello importante nell'ambito degli sforzi volti a mitigare il problema del traffico che da decenni ormai soffoca il pittoresco villaggio sul Ceresio. Morcote dal 1983 è iscritto nell'Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale¹ e, già solo per questo motivo, meriterebbe sorte migliore che non quella di trasformarsi quotidianamente in un congestionato budello stradale. Il traffico è ulteriormente peggiorato dopo lo sviluppo

¹ Oggetto 1811, Arbòstora-Morcote, vedi inventario [cliccando su questo link ipertestuale.](#)

caotico della zona del Pian Scairolo, trasformando uno dei paesaggi umani più affascinanti del Cantone in un corridoio di sfogo per il traffico parassitario.

Con la costruzione - o meglio, come vedremo, l'acquisto - dell'autosilo sarà possibile gestire meglio il flusso veicolare, mettendo a disposizione dei residenti e dei visitatori un numero congruo di posteggi al di fuori del nucleo storico del paese.

A quest'opera si affiancheranno misure di gestione del traffico che non fanno l'oggetto di questo messaggio ma che vi sono strettamente connesse, considerato che l'edificazione di un autosilo o la messa a disposizione di posteggi, per sé, non rappresentano in alcun modo una soluzione per il traffico se non sono accompagnate da misure complementari anche molto significative.

2. CRONISTORIA

Come detto brevemente in apertura, il problema del traffico a Morcote ha una storia già piuttosto lunga. Di seguito la ripercorriamo in maniera schematica.

Da quasi mezzo secolo ormai si discutono le possibili soluzioni al problema del traffico che attraversa Morcote. Nel corso dei decenni si sono ipotizzate - e, in alcuni casi, parzialmente progettate - "soluzioni" che, seppure in linea con quelli che erano lo spirito e le conoscenze dei tempi, se implementate avrebbero verosimilmente peggiorato la situazione o deturpato irrimediabilmente il paesaggio.

Così alla fine degli anni '50 si considerò la costruzione di una "strada turistica" a lago (sul genere di quella di Ponte Tresa), idea che fu abbandonata principalmente per via del suo impatto visivo e paesaggistico. Qualche anno dopo si prese in considerazione l'idea di una circonvallazione a monte del paese. Nel 1970 il Gran Consiglio votò un credito di 6.6 milioni di franchi per la realizzazione della prima tappa (senza galleria) mentre altri 2.2 milioni di franchi furono deliberati dal Comune di Morcote. Questa "soluzione", dalle deturpanti conseguenze paesaggistiche, fu poi congelata a seguito anche dell'opposizione di molte associazioni ambientaliste. Il progetto fu definitivamente abbandonato nel 1990.

2.1 Primi progetti

L'anno successivo il Consiglio di Stato avviò la ricerca di una soluzione alternativa. Dopo una fase di studio durata tre anni circa, nel 1994 il Municipio aderì agli elementi essenziali proposti da un gruppo di esperti, e cioè:

- edificazione di un autosilo in zona "San Carlo" per 50 posti,
- edificazione di un autosilo in zona "Costa" per 160 posti,
- sistemazione della strada "S. Antonio-Pilastrì" con eliminazione dei posteggi,
- sussidio cantonale del 50% e finanziamento per l'acquisizione dei terreni (costo: 12 milioni di franchi).

In questo caso fu il Consiglio comunale di Morcote a bloccare il progetto (siamo nel 1995), principalmente per via della lontananza dei posteggi rispetto al nucleo, ritenuta eccessiva. In quest'occasione si richiese anche di approfondire l'ipotesi di un autosilo sommerso.

Nel 1996 il Dipartimento del territorio chiese l'inoltro di una "domanda pre-consultiva" da parte del Municipio.

2.2 Autosilo a lago

Negli anni successive si approfondisce un'ipotesi che prevede la costruzione di due autosili, uno sommerso a Garavello (a nord-est del villaggio), un altro interrato in zona Pilastrì (a sud-ovest). Per tale ipotesi sono studiate diverse varianti ma appare ben presto evidente che il finanziamento di entrambe le opere è eccessivamente oneroso.

Il Cantone non si discosta dalla prima ipotesi di sostegno finanziario (10-12 milioni di franchi) ma dal 2005 si decide di indirizzarlo alla costruzione del solo autosilo a lago (Garavello) rimandando l'altro a tempi futuri ma imprecisati.

Nel novembre 2011 scadono i termini del concorso di progettazione per l'edificazione dell'autosilo sommerso: tutte le offerte pervenute superavano l'importo di spesa massimo stabilito dal committente, fissato in 32 milioni di franchi².

Ed è proprio di fronte alla dimensione finanziaria della spesa prevista che il Comune si è trovato in difficoltà. Inoltre i rischi legati a una simile opera, che sarebbe stata una prima a livello ticinese, se non svizzero, erano notevolissimi.

3. IL PROGETTO E LA VIABILITÀ

In quello stesso mese di novembre 2011, una società, che deteneva una licenza di costruzione³ di quattro palazzine in zona Garavello con autorimessa interrata, che aveva del resto già dato avvio nel corso dell'estate ai lavori di scavo, inoltra al Municipio una domanda di variante del progetto originario, giustificata da necessità geologiche. La variante chiedeva di poter costruire a una quota inferiore a quella dell'autorimessa già prevista, un livello ulteriore di 12 posteggi.

Contestualmente all'esame di tale variante il Municipio prende contatto con la società promotrice. Lo scopo è valutare se si possa approfittare di questa costruzione per risolvere almeno in parte la questione autosilo. L'idea è semplice: approfittare degli scavi già in corso, per edificare nella parte inferiore un autosilo tradizionale, interrato, a partire da quanto già previsto e scendendo fino al livello della strada cantonale.

A seguito di questi contatti emerge la possibilità di edificare circa 250/280 posteggi con costi e rischi inferiori a quelli connessi con l'autosilo sommerso. In approfondimenti successivi si è potuta accertare la possibilità di costruire tre o quattro piani di autosilo interrato con capienza equivalente a quella dell'autosilo sommerso.

Il Municipio di Morcote si è subito attivato per seguire questa nuova via. Occorreva infatti impostare 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 approva la richiesta di credito per la verifica di fattibilità di un autosilo in roccia⁴, incaricando nel contempo il Municipio di verificare l'adempimento delle condizioni tecnico istituzionali essenziali.

Si giunge quindi ai seguenti punti fermi:

- l'Ufficio dei lavori sussidiati e degli appalti, con lettera del 23 dicembre 2011⁵, conferma che la costruzione dell'autosilo non soggiace alla Legge sulle commesse pubbliche

² L'offerta minima prevedeva una spesa di fr. 33'708'644.-, mentre la massima arrivava a fr. 48'997'144.-

³ Mappale n. 951.

⁴ Mappali n. 951, 713, 715 e 712.

(LCPubb), posto che la società promotrice si assuma il rischio imprenditoriale⁶. In questo caso il Comune sottoscrive solo un diritto di compera con la facoltà di esercitarlo, in un secondo tempo, posto lo stanziamento del relativo credito da parte del Legislativo;

- Il 24 gennaio 2012, il Consiglio di Stato conferma il sussidio del 48% del costo di costruzione o acquisto dell'autosilo, per un importo massimo di 13 milioni di franchi, subordinato all'approvazione del relativo credito da parte del Gran Consiglio;
- Il 24 febbraio 2012, il Dipartimento del territorio, nell'ambito dell'esame preliminare preavvisa favorevolmente la variante di piano regolatore.

Nel marzo 2012, il Consiglio Comunale di Morcote approva la variante di piano regolatore, adottata nell'ottobre dello stesso anno dal Consiglio di Stato. Nell'ambito di tale decisione il Cantone ha modificato parzialmente la decisione del Consiglio comunale, riducendo l'estensione del nucleo sulla particella n. 713 alle dimensioni del previgente piano regolatore⁷. Ne consegue che la società promotrice chiede l'ampliamento per l'autosilo (giugno 2012), ottenendo la licenza edilizia da parte del Comune il 12 novembre 2012.

3.1 Il progetto

Il nuovo autosilo avrà una capienza di 306 posteggi su quattro piani. Sorgerà all'entrata del nucleo vecchio, nel versante sud-est sulla strada proveniente da Melide, in zona Sasso del Gobbo. Il numero di posti auto corrisponde a quanto previsto dal piano regolatore (300 stalli), in conformità a un calcolo del fabbisogno verificato dal Cantone.

Il piano regolatore prevede che il posteggio sia a pagamento e tutta l'operazione sia vincolata alla soppressione degli stalli ora esistenti in territorio comunale sulla strada cantonale lacustre⁸.

Va ribadito, in questa sede, che la semplice costruzione di un autosilo non rappresenta, di per sé, la soluzione al problema del traffico, se non è accompagnata da una coerente politica della viabilità a livello non solo comunale ma anche regionale.

Le relative varianti di piano del traffico sono state approvate definitivamente e definiscono il quadro legale per realizzare, in una prima fase, l'autosilo comunale in oggetto e, in una seconda fase, l'autosilo Pilastrì, oltre alle opere di riqualifica urbana⁹.

Le opere viarie seguiranno il proprio iter parallelamente alla realizzazione dell'autosilo. La presenza di una fase transitoria, prevedibilmente prolungata, tra la costruzione del primo autosilo e il secondo non compromette, secondo il Consiglio di Stato, la bontà della soluzione: anche prima dell'edificazione del secondo autosilo, sarà possibile, in determinate circostanze, limitare il transito nel nucleo a chi è diretto al posteggio o comunque indirizzare chi intende recarsi al paese ad accedervi unicamente dalla parte dove è situato l'autosilo medesimo stesso.

⁵ La lettera è allegata al presente rapporto

⁶ «[...] al fine di prevenire eventuali abusi sul cantiere si chiede che il Comune di Morcote verifichi costantemente e si faccia garante in tal senso che le ditte operanti sullo stesso adempiano ai disposti degli art. 34 e 39 RLCPubb/CIAP»; lettera al Municipio di Morcote, del 23 dicembre 2011.

⁷ Il Comune aveva proposto di rendere zona nucleo tutta la particella n. 713. Il Cantone ha deciso di ricostituire la situazione precedente, cioè due terzi nucleo, un terzo non edificabile, ottenendo così di non accrescere le dimensioni della zona edificabile.

⁸ Cfr. messaggio municipale n. 914 del 24 ottobre 2012 (allegato 1 del messaggio governativo n. 6764), approvato dal Consiglio comunale di Morcote il 19 dicembre 2012 (cfr allegato 2 del messaggio governativo n. 6764).

⁹ Per maggiori dettagli si veda il punto 3.2 del presente rapporto.

Anche il traffico di transito cosiddetto parassitario, da e per il Pian Scairolo, potrà in futuro essere limitato, con modalità che però sono ancora da stabilire: e su questo punto il messaggio governativo avrebbe potuto certamente essere più ricco. La Commissione della gestione e delle finanze ritiene che assicurazioni esplicite in merito vadano date dal governo nel contesto del dibattito in Gran Consiglio.

La realizzazione delle opere viarie sarà delegata al Comune di Morcote¹⁰ anche in virtù del fatto che il sussidio cantonale è comprensivo anche del finanziamento per tali opere.

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

3.2 Il piano viario di Morcote

In sintesi, e riprendendo quanto già accennato sopra, il piano viario si prefigge di realizzare due autosili alle porte di Morcote. Uno, quello qui in parola, in zona Garavello (direzione Melide), l'altro, di capacità inferiore, in zona Pilastrì (nelle immediate adiacenze del Parco Scherrer, in direzione Figino). In prossimità degli autosili è prevista la realizzazione di due rotonde, che permetteranno di gestire meglio il traffico in arrivo verso Morcote e di indirizzare gli utenti verso gli autosili nel caso intendano fermarsi a Morcote, rispettivamente di invertire il senso di marcia. Fra le due rotonde è previsto un recupero urbano di tutto il comparto. Lungo questo segmento di strada saranno tolti tutti parcheggi oggi disseminati, talvolta in maniera selvaggia, lungo il percorso, per lasciar spazio ai pedoni e al traffico lento. A tal proposito il Municipio ha già avviato uno studio pianificatorio atto a realizzare un piano particolareggiato per rivalutare il comparto del nucleo, in particolar modo prevedendo un nuovo arredo urbano, una pavimentazione pregiata della strada e la creazione di spazi, oggi occupati dai parcheggi, da destinare a uso pubblico, per favorire incontri e lo svolgimento di attività e manifestazioni all'aperto.

In questa situazione il Comune intende anche favorire l'utilizzo dei mezzi pubblici e promuovere il traffico lento. In particolar modo, per quanto riguarda il trasporto pubblico, in collaborazione con i Comuni vicini, implementando le corse del servizio autobus da e verso la stazione ferroviaria di Melide in coincidenza con le corse TILO.

Per quanto riguarda la promozione del traffico lento il Consiglio comunale di Morcote ha recentemente stanziato un credito straordinario di fr. 60'000.- per la realizzazione di una stazione di bike sharing¹¹, in modo da poter integrare Morcote nella rete Velopass coordinandosi con le altre stazioni di Lugano, Paradiso e Melide.

Tale offerta, che può sviluppare pienamente il suo potenziale solo alla presenza di una maggiore sicurezza della strada cantonale, e un potenziamento del trasporto pubblico (via strada e via lago), può iscriversi in modo interessante nell'ambito della gestione del traffico. Si tratta di misure multi-settoriali che, se coordinate con intelligenza, possono effettivamente contribuire a mitigare il problema del traffico veicolare privato.

Con la realizzazione del piano viario, la cui concretizzazione prende avvio con l'acquisto dell'autosilo che qui ci occupa, la strada che attraversa il nucleo di Morcote potrà così divenire, da intasata via di transito, una zona a traffico limitato, maggiormente fruibile ai pedoni, che potrà rivalutare tutto il Comune.

¹⁰ Art. 9 cpv. 2 della Legge sulle strade: «Ai comuni e ad altri enti pubblici può essere delegato (sic), con il loro accordo, la progettazione, la pubblicazione e la realizzazione di opere stradali cantonali. Per queste opere è applicabile la procedura di progetto stradale comunale di cui agli art. 30 e seguenti».

¹¹ Cfr. messaggio municipale n. 923 del 5 febbraio 2013.

4. ASPETTI FINANZIARI E FORMALI

Formalmente, il Comune di Morcote acquisterà una proprietà per piani (PPP)¹², composta unicamente dai predetti 306 posteggi coperti, dalle relative rampe d'accesso, dai vani e dai corpi tecnici e dai servizi¹³. Il costo totale di acquisto è stato fissato a 27,3 milioni di franchi.

Il primo passo dell'iter di acquisto è avvenuto tramite costituzione di un diritto di compera immobiliare sulla PPP con scadenza al 30 giugno 2015.

L'importo di 4.5 milioni di franchi - nel frattempo già corrisposto dal Comune di Morcote - varrà come acconto nel caso di acquisto effettivo. In caso contrario sarà definitivamente acquisito dalla venditrice a titolo di caparra. Qualora, alla scadenza del diritto di compera, il Legislativo comunale decidesse di non acquistare l'autosilo, esso resterebbe di proprietà della società promotrice. La caparra di 4.5 milioni di franchi andrebbe quindi persa. In tal caso il credito per il sussidio cantonale verrebbe stralciato¹⁴ e gli eventuali acconti versati restituiti al Cantone¹⁵.

Pur acquistando l'autosilo "chiavi in mano" il Municipio di Morcote non può esimersi dal vigilare attentamente sulla costruzione dell'opera. L'esecutivo ha quindi richiesto un'offerta di Project Management e ottenuto un credito per tale attività (fr. 200'000.-).

Scopo di tale attività, è assicurare l'adempimento degli accordi sottoscritti con il "general contractor" privato, rispettando requisiti qualitativi, tempi e costi stabiliti.

Dal punto di vista gestionale, si rimanda interamente al relativo capitolo del messaggio governativo. In questa sede si sottolinea che il Municipio intenderebbe procedere alla costituzione di una apposita azienda municipalizzata per la gestione dell'autosilo. Stando al messaggio il risultato d'esercizio prevede per i primi dieci anni il passaggio da una perdita di fr. 269'000.- annui in diminuzione fino a fr. 90'000.-, assunti interamente dal Comune. È prevista la possibilità di locare i posteggi a lungo termine, per ridurre in partenza l'entità del deficit.

4.1 Il credito cantonale

Il finanziamento cantonale coprirà il 47.6% dell'investimento totale computabile, fino a un massimo di 13 milioni di franchi¹⁶ e non si discosta da quanto già fissato in occasione della discussione sul progetto di autosilo sommerso del 1999.

Come detto sopra il sussidio comprende le quote destinate alla realizzazione delle opere viarie (rotonde), agli accessi alla strada cantonale ma solo per ciò che attiene direttamente all'autosilo pubblico.

¹² La PPP è provvisoria, non essendo ancora edificata. Il progetto di regolamento d'uso esclude che i costi connessi con le altre PPP del medesimo condominio ("Laguna d'oro") possano in alcun caso essere caricati sulla PPP interessata dai posteggi e quindi, in ultima analisi, addossati al Comune.

¹³ L'offerta comprende tutti i lavori esterni, tutti i sistemi di sicurezza e di ventilazione, nonché il sistema di gestione del traffico interno (impianti di rilevazione e conteggio per posto auto, casse, ecc.).

¹⁴ Art. 22 cpv. 6 della Legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato: «Un credito d'impegno viene stralciato se il suo scopo è conseguito o se la realizzazione della relativa opera è abbandonata o ridimensionata. La competenza è del Gran Consiglio se il credito era stato concesso da quest'ultimo».

¹⁵ Fino alla messa in esercizio dell'autosilo saranno la Divisione delle costruzioni del Dipartimento del territorio e la Divisione dell'economia del Dipartimento delle finanze e dell'economia a fungere da riferimento per questo progetto nell'ambito di un'apposita convenzione.

¹⁶ L'85% del sussidio (massimo 11 milioni di franchi) si compone di mezzi finanziari del settore stradale (strade cantonali). Il 15% (per un massimo forfettario di 2 milioni di franchi) proviene da mezzi finanziari basati sulla Legge sul turismo.

Per quanto attiene ai piani di pagamento si rimanda interamente al messaggio governativo. Qui si ribadisce che il pagamento 2013 avverrà in ogni caso dopo la sottoscrizione del diritto di compera e relativo versamento della caparra di 4.5 milioni di franchi da parte del Comune di Morcote. Esso sarà restituito al Cantone in caso di mancata conclusione dell'operazione d'acquisto.

La pianificazione finanziaria dell'investimento è responsabilità del Comune di Morcote, mentre il controllo della procedura di acquisto e autorizzazione ai versamenti spetta alla Divisione delle costruzioni del Dipartimento del territorio e la Divisione dell'economia del Dipartimento delle finanze e dell'economia.

5. CONCLUSIONI

La Commissione della gestione e delle finanze raccomanda l'accoglimento della richiesta di credito. L'opera in questione non risolverà da sola i problemi di traffico di cui soffre da tempo Morcote. Tuttavia, se iscritta in maniera intelligente e coordinata in un più ampio piano di gestione della viabilità a livello dell'intera regione e se correttamente integrata da misure decise di redistribuzione dell'utenza su vettori pubblici e collettivi, oltre che privati e individuali, essa potrà certamente contribuire a migliorare la situazione. Inoltre essa offre uno strumento al Comune di Morcote per implementare misure locali di mitigazione e limitazione del traffico, in occasione di circostanze speciali (eventi, festività, ecc.) o durante le ore di riposo notturno. Insomma, l'autosilo non è un punto d'arrivo ma uno strumento. La modalità scelta per la sua realizzazione è interessante (anche se non priva di rischi) e rappresenta un esempio di pragmatismo e flessibilità. È importante che da parte degli attori pubblici coinvolti si vigili con grande attenzione, durante la fase realizzativa, per evitare che ci si trovi con sorprese sgradevoli al momento del perfezionamento dell'acquisto.

Per la Commissione gestione e finanze:

Sergio Savoia, relatore
Bacchetta-Cattori - Badasci (con riserva) -
Bignasca A. (con riserva) - Caimi - Chiesa -
Dadò - Foletti (con riserva) - Garobbio -
Gianora - Guerra (con riserva) - Guidicelli -
Kandemir Bordoli - Lurati S. - Solcà

Allegato:

- lettera dell'Ufficio dei lavori sussidiati e degli appalti al Municipio di Morcote del 23 dicembre 2011