

MUNICIPIO

Lugano, 7 febbraio 2011/al
centro inf.: 101.0 / 220.0

ris. mun.: 02/02/2011

Posta A

Onorevoli Signora e Signori

- Giovanna Viscardi

- Rolf Endriss

- Michele Kauz

- Martino Rossi

Rispettivi indirizzi

Oggetto: interrogazione no. 305 - "Quartiere di Breganzona: Via dei Bonoli dimenticata?"

Onorevoli Signora e Signori,

in riferimento alla Vostra interrogazione citata in oggetto, del 27 novembre scorso, Vi informiamo che il Municipio di Lugano, preso atto nel corso della sua seduta del 2 febbraio 2011 delle indicazioni fornite da parte dei propri Servizi preposti, Vi comunica quanto segue.

Prima di rispondere ai quesiti sollevati nell'interrogazione, riteniamo doveroso fornire una premessa che permetta di chiarire l'iter procedurale eseguito prima dell'aggregazione fra Breganzona e Lugano ed evidenziare quale sia l'attuale indirizzo sulle opere da realizzare in via dei Bonoli a Breganzona.

Situazione territoriale

Via dei Bonoli si estende tra il nucleo di Breganzona e la frazione di Gemmo a Lugano/Sorengo.

La parte inferiore collega via Gemmo a via Lucino; è lunga ca. 255 ml e ha una larghezza media di ca. 4,60 m.

La parte superiore si estende da via Lucino e si congiunge a via Polar presso la piazza di giro dei bus, situata all'imbocco del Nucleo di Breganzona; ha una lunghezza complessiva di ca. 305 ml e una larghezza media di ca. 3,90 m.

Si tratta del collegamento viario più antico e più diretto tra Lugano e Breganzona, utilizzato regolarmente da pedoni e da veicoli di ogni genere.

I pedoni sono in prevalenza allievi che frequentano il centro scolastico in zona Medi, mentre il traffico veicolare è in misura preponderante di natura parassitaria.

L'attuale strada è priva di marciapiede, per cui il rischio per i pedoni è accresciuto, soprattutto nei punti con scarsa visibilità e difficoltà di incrocio tra veicoli.

Cronistoria

La situazione di via dei Bonoli è stata oggetto di studi sin dal 1990; su mandato dei Comuni di Breganzona e Lugano, lo studio d'ingegneria Luigi Pini di Lugano ha da allora elaborato diverse varianti di progetti di risanamento, che consideravano anche via Gemmo fino all'incrocio con via Lucino, in zona 5 Vie.

La variante prescelta è quindi stata perfezionata dall'ex-Ufficio Tecnico Comunale di Breganzona e completata, per quanto riguarda le canalizzazioni, dallo studio d'ingegneria Antonio Borra di Sorengo che ha allestito il progetto definitivo.

Il 6 novembre 2000 il Consiglio Comunale di Breganzona ha approvato il MM no. 133/99 ed il credito di fr. 1'051'040.-- per l'allargamento stradale, la moderazione del traffico e le nuove canalizzazioni, limitatamente alla parte inferiore di via dei Bonoli, cioè dall'intersezione con via Gemmo e sino a via Lucino.

Il preventivo di costo per le opere stradali é stato allestito dall'ex-Ufficio Tecnico Comunale di Breganzona, riprendendo una variante dei progetti dello studio d'ingegneria Luigi Pini, mentre il preventivo di costo per le canalizzazioni è stato allestito dallo studio d'ingegneria Antonio Borra.

Il 19 dicembre 2003 il Municipio di Breganzona ha aperto la gara d'appalto, con procedura libera per le opere da impresario costruttore e per quelle di pavimentazione stradale. Aperte le offerte il 13 febbraio 2004, si è purtroppo constatato che il credito a disposizione non era sufficiente per la realizzazione completa dell'opera.

Il 29 marzo 2004 il Consiglio Comunale di Breganzona **non** ha quindi concesso il credito supplementare di fr. 494'010.-- richiesto con il MM no. 176/2004, necessario alla copertura finanziaria dell'intero intervento.

Il 23 settembre 2004, il Municipio di Lugano ha infine deciso di annullare i concorsi per le opere da impresario costruttore e per le opere di pavimentazione stradale, sia per motivi tecnici, sia per motivi finanziari (mancanza di credito), sia in relazione alla nuova pianificazione finanziaria.

Intervento proposto

La superficie asfaltata, in condizioni precarie già da parecchio tempo, si è ulteriormente deteriorata ed è stata sistemata, in modo provvisorio, negli ultimi anni dal Dicastero dei Servizi Urbani (DSU).

Dal punto di vista pianificatorio il Piano del traffico concepisce via dei Bonoli quale strada tipo SS1, con carreggiata di 4,20 – 4,50 m e marciapiede di 1,30 – 1,50 m nella parte inferiore, una strada tipo SS3 con carreggiata di 3,20 m e marciapiede di 1,30 – 1,50 m nella parte superiore (tipo SS4, simile al tipo SS3 nel tratto all'interno del nucleo).

Le canalizzazioni, assai vetuste e ancora a sistema misto lungo tutta la strada, sono in contraddizione con i principi del PGS - Piano Generale di Smaltimento - del 1995, che prevede la separazione delle acque.

L'illuminazione è carente, nella parte inferiore di via dei Bonoli, poichè é determinata da

lampade poste a distanze eccessive, su pali in legno e con linea aerea; essa é invece buona nella parte superiore e all'interno del nucleo.

Si ritiene dunque urgente e necessario porre rimedio a tale situazione, in primo luogo per sanare la conflittualità tra pedoni e traffico veicolare; un risanamento totale delle canalizzazioni, con separazione delle acque nel rispetto di quanto previsto dal PGS e di tutte le infrastrutture presenti (AIL SA, Swisscom e Cablecom), eviterebbe inoltre al DSU di dover, puntualmente e periodicamente, intervenire per ovviare agli inconvenienti che si riscontrano in occasione di forti temporali.

Per la parte inferiore, si auspica un intervento definitivo di allargamento e migioria con modifica del campo stradale, in relazione alle indicazioni del Piano del traffico, considerando le seguenti raccomandazioni:

- larghezza minima del campo stradale di 4,50 m;
- larghezza minima del marciapiede 1,50 m;
- consulenza di un architetto paesaggista per la sistemazione stradale e dell'arredo urbano.

Per la parte superiore non é necessario un intervento di allargamento, in quanto ciò comporterebbe una maggior attrattività per il traffico parassitario. Una modifica della segnaletica esistente eliminerebbe quasi completamente questo problema, con costi notevolmente inferiori.

L'allestimento di un preventivo di spesa per gli interventi sulle infrastrutture e sulla carreggiata stradale richiede una progettazione definitiva delle nuove canalizzazioni a sistema separato, tenendo in considerazione i parametri più aggiornati (curve della pioggia), e la presentazione di un progetto stradale che comprenda l'arredo urbano e descriva la metodologia d'esecuzione dell'intervento.

Progetto definitivo

Nel corso del 2008 si é deciso di approfondire quanto fatto dall'ex-Comune di Breganzona, in particolare si é deciso di estendere la riqualifica dell'assetto viario considerando ed includendo nell'intervento complessivo i tratti fra via Gemmo e via Polar, sia a livello stradale (marciapiede + carreggiata), sia a livello infrastrutturale.

Si é optato quindi per un intervento di allargamento e migioria con una nuova definizione del campo stradale, nel rispetto del PR ed in particolare delle indicazioni del piano del traffico.

A livello infrastrutturale si é previsto il risanamento totale delle canalizzazioni con separazione delle acque secondo quanto previsto dal PGS - Piano Generale di Smaltimento delle acque - e di tutte le infrastrutture presenti (AIL SA, Cablecom, Swisscom).

L'esito di questo approfondimento sarà presentato con specifico Messaggio Municipale, verosimilmente nella seconda metà del 2011.

I lavori in esso progettati permetteranno di completare, estendendo l'intervento e allargandone i contenuti, quanto previsto nella fase iniziale dall'ex-Comune di Breganzona.

Tutto ciò premesso, alle domande formanti l'interrogazione alla base della presente, si risponde come segue.

D1. Perché, pur disponendo di un credito di 1 milione di fr., in 10 anni si sono eseguiti lavori per soli fr. 212'000.--

Quanto avvenuto sinora, é riassunto nell'appena descritta premessa.

Disponendo di un credito insufficiente per intervenire logicamente e funzionalmente, dopo l'aggregazione di Breganzona a Lugano, si é preferito procedere con uno studio approfondito delle problematiche e delle soluzioni globali dell'intero comparto comprendente via dei Bonoli, che potesse essere valida premessa alla richiesta del credito supplementare necessario.

Ad oggi quindi sono stati spesi unicamente onorari di progettazione pari a fr. 212'000.-- di cui, nella misura di ca. fr. 89'000.-- dall'ex Comune di Breganzona; il rimanente importo, dal 2008 ad oggi, é stato utilizzato dal Dicastero del Territorio.

D2. Quali opere, di quelle previste originariamente, sono state realizzate?

Nessun intervento previsto nella richiesta di credito allestita dall'ex comune di Breganzona é stata realizzata.

Gli unici interventi compiuti sono stati quelli eseguiti dal DSU per manutenzione ordinaria del campo stradale; oneri che comunque non gravano sul conto investimenti votato dall'ex comune di Breganzona.

D3. Perché non é mai stato presentato il Messaggio complementare preannunciato?

Il Messaggio Municipale con la richiesta di credito supplementare non é ancora stato presentato al Municipio per una questione di priorità operative. La pianificazione degli investimenti prevede l'avvio dell'iter procedurale nel corso del 2011 (seconda metà) e la conclusione delle opere entro il 2013 - 2014.

Si ritiene comunque via dei Bonoli meritevole di prossimo intervento e riqualifica.

D4. Perché le misure ipotizzate per la parte alta di via dei Bonoli (tratta via Lucino - via Polar) non sono state attuate?

Via Medi é il tratto stradale su cui graverebbero, indirettamente, le conseguenze di tali modifiche, in quanto raccoglierebbe il traffico discendente da via Polar e quello ascendente da via Lucino.

Ricordiamo che via Medi, dal 2006 al 2010, era tratto già interessato dall'importante cantiere legato al nuovo centro Parrocchiale di Breganzona.

Sarebbe stato poco opportuno convogliare ulteriore traffico in una zona in cui la viabilità era già difficoltosa in virtù di un cantiere così importante.

Si terrà comunque in considerazione tale richiesta e si valuterà l'opportunità di procedere in tal senso nel corso del 2011.

D5. Il Municipio non crede alla pericolosità per i pedoni e ai disagi per gli automobilisti segnalati più volte dalla Commissione di quartiere e all'origine del Messaggio del Municipio di Breganzona? E ai disagi inerenti ai problemi idrici?

Si condividono appieno tutte le preoccupazioni.

Proprio per questo si é deciso di approfondire il tema e cercare di risolvere anche i problemi

legati ai rigurgiti delle canalizzazioni esistenti; nel Messaggio originale dell'ex Comune di Breganzona, erano solo parzialmente affrontati.
Inoltre si sta cercando di riqualificare l'intero comparto proponendo un progetto rispettoso del PR ed in relazione alle indicazioni contenute nel Piano del Traffico.

D6. Non condivide il Municipio che sia necessario procedere in modo rapido, da subito, ai lavori prospettati, anziché ritardare al 2013 il termine di consegna dell'opera?

Assolutamente, compatibilmente però alle priorità operative della Città.
Ricordiamo al riguardo che al momento si é nel pieno dell'attività per consentire la realizzazione di tutte le opere previste dalla fase A del PVP - Piano della Viabilità del Polo - da completarsi entro l'apertura della galleria Vedeggio Cassarate prevista per il 2012.
Diversi cantieri sono in corso e diversi si apriranno nel 2011; la Città deve quindi convivere con questi cantieri.
L'amministrazione Comunale deve programmare eventuali nuove aperture, avendo l'accortezza di tutelare la mobilità del cittadino; bisogna perciò gestire il numero dei cantieri contemporaneamente aperti evitando, nel limite del possibile, ulteriori sollecitazioni in zone dove la viabilità é difficoltosa per esecuzioni in corso d'opera.

D7. Quali soluzioni intravede per conciliare il traffico locale, veicolare e pedonale, sull'asse via Gemmo - via Polar e il traffico di collegamento Sorengo - Breganzona e Breganzona - Lugano?

Le condizioni che sono state definite nell'allestimento del progetto definitivo possono essere così riassunte:

1. Via Gemmo - via Lucino / parte inferiore

- larghezza minima del campo stradale di 4,50 m;
- larghezza minima del marciapiede di 1,50 m;
- progettazione coordinata con un architetto paesaggista per la sistemazione stradale e per l'arredo urbano.

2. Via Lucino - via Polar / parte superiore

- nessun allargamento stradale per evitare una maggiore attrattività e quindi un aumento del traffico parassitario;
- modifica della segnaletica esistente per eliminare il volume del traffico parassitario
- progettazione coordinata con un architetto paesaggista per la sistemazione stradale e per l'arredo urbano.

Esecuzione delle opere in 2 fasi (inferiore e superiore) in funzione delle priorità stabilite e preventivate nel piano finanziario della Città; preventivo di spesa separato sia a livello di infrastrutture, sia per il campo stradale e relativo marciapiede.

Sulla base di queste considerazioni si é definito il progetto definitivo.

In dettaglio, la parte bassa viene modificata lungo tutta la lunghezza e avrà le caratteristiche

seguenti:

- carreggiata centrale di 4,50 m di larghezza, pavimentata con miscela bituminosa;
- camminamento pedonale di larghezza costante pari a 2,00 m; pavimentato con miscela bituminosa ma di colore differenziato rispetto alla carreggiata (aggiunta di pietrisco chiaro);
- separazione tra carreggiata e camminamento pedonale, con 3 file di mocche inclinate e dislivello di 3 cm, permettente l'incrocio di 2 veicoli pesanti;
- paletti spartitraffico tra carreggiata e camminamento pedonale, posti a gruppi di 3 ogni 20 - 25 metri di distanza;
- nuovi candelabri stradali e nuovi corpi illuminanti adatti alla zona;
- alberi d'alto fusto (tipo "carpano piramidale compatto") disposti sul lato del camminamento pedonale, ossia verso la zona agricola;
- raccolta delle acque meteoriche con griglie situate tra la carreggiata a pendenza del 3% e il camminamento pedonale a pendenza del 2%.

Lungo via Rovere e attorno al mappale no. 185 é altresì prevista la realizzazione di un raccordo pedonale con via Gemmo di larghezza pari a 2,20 m, con pavimentazione differenziata.

Per la parte alta, il calibro stradale non sarà modificato; si opta unicamente per il rifacimento completo della pavimentazione, che avrà le caratteristiche seguenti:

- carreggiata centrale di 2,00 m di larghezza, pavimentata con miscela bituminosa;
- 2 strisce laterali di larghezza variabile, pavimentate con cubotti in gneiss nella parte di strada all'interno del nucleo (sopra l'incrocio con via Adamina);
- 2 strisce laterali di larghezza variabile, pavimentate con asfalto più chiaro (aggiunta di pietrisco) nella parte di strada esterna al nucleo (sotto l'incrocio con via Adamina);
- separazione tra carreggiata e strisce laterali, con 2 file di mocche inclinate;
- sostituzione di candelabri stradali e corpi illuminanti esistenti;
- raccolta delle acque meteoriche con griglie situate in mezzo alla carreggiata che ha una doppia pendenza del 3% verso l'interno.

Ci è grata l'occasione per porgerVi, Onorevoli Signora e Signori, l'espressione dei nostri migliori saluti.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

Il Segretario:

Arch. dipl. ETH G. Giudici

lic. jur. M. Delorenzi

C.p.c.:

- . Consiglio Comunale
- . Municipio
- . Segretario Generale
- . Direttore Operativo
- . Dicastero del Territorio