

RAPPORTO DELLA COMMISSIONE DELL'EDILIZIA RELATIVO AL MMN. 12483 CONCERNENTE LA RICHIESTA DI UN CREDITO DI COSTRUZIONE/GESTIONE DI FR. 41'110'000.--, COMPRENSIVO DI PRESTAZIONI NECESSARIE ALL'AAP, PER LA MANUTENZIONE E LA GESTIONE DEL PATRIMONIO STRADALE DELLA CITTÀ DI LUGANO SUL PERIODO 2026-2040, TERRITORIO POST AGGREGAZIONI 2013

Lugano, 2 febbraio 2026

All'Onorando
Consiglio Comunale
6900 Lugano

Onorevole Signor Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunalì,

il presente rapporto della Commissione dell'Edilizia è redatto in esame del messaggio municipale no. 12483 del 9 ottobre 2025, con il quale il Municipio sottopone al Consiglio comunale la richiesta di un credito di costruzione/gestione pari a fr. 41'110'000.--, comprensivo delle prestazioni necessarie all'Azienda Acqua Potabile (AAP), per la manutenzione e la gestione del patrimonio stradale della Città di Lugano sul periodo 2026-2040, riferito al territorio post aggregazioni 2013.

L'importo complessivo del credito richiesto è così suddiviso:

- importo totale a carico della Città di Lugano:
fr. 35'400'000.--;
- importo totale a carico dell'AAP (AIL SA):
fr. 5'710'000.--.

Il messaggio municipale espone in modo strutturato il contesto di riferimento, le finalità dell'intervento, le modalità operative previste, nonché gli aspetti economici e finanziari connessi alla gestione e alla manutenzione del patrimonio stradale cittadino.

Inquadramento dello scopo tecnico del credito

Concetti di manutenzione e attori coinvolti

Il Messaggio municipale distingue in maniera chiara tra due tipologie principali di intervento sul patrimonio stradale:

- interventi di semplice manutenzione localizzata, quali la riparazione di buche o il risanamento puntuale di tratti limitati di pavimentazione;
- interventi di rifacimento completo del campo stradale, che possono includere, secondo necessità, anche la sottostruttura, nonché opere connesse alle canalizzazioni comunali e agli impianti delle aziende di servizio.

- Dal profilo organizzativo, è precisato che:
 - gli interventi di manutenzione localizzata rientrano nella gestione corrente e sono assicurati dalla Divisione Spazi Urbani (DSU), ambito Manutenzione Infrastrutture (MI);
 - gli interventi di rifacimento completo del campo stradale sono assicurati dalla Divisione Spazi Urbani (DSU), ambito Genio Civile (GC), attraverso richieste di credito in conto capitale, con coordinamento degli interventi relativi alle canalizzazioni comunali e alle infrastrutture delle aziende (AIL SA, Swisscom SA, ecc.).

Obiettivi della manutenzione del futuro

Nel breve e medio termine, l'azione è orientata al risanamento delle tratte stradali che presentano uno stato di degrado avanzato. In una prospettiva di medio -lungo termine, una volta recuperate le situazioni più critiche, è previsto un orientamento verso modalità di manutenzione meno invasive, basate sul principio della “conservazione preventiva”, finalizzata al prolungamento della vita utile delle infrastrutture e al contenimento dell'impegno finanziario.

Patrimonio stradale ed infrastrutturale della Città

Il patrimonio stradale e infrastrutturale della Città di Lugano comprende:

- circa 428 km di strade comunali;
- circa 2.2 milioni di m² di superficie asfaltata;
- circa 3'600 manufatti stradali;
- circa 285 km di canalizzazioni.

Il valore patrimoniale complessivo stimato ammonta a circa 1.84 miliardi di franchi.

Strategia / Intervento / Misure

Risorse necessarie alla manutenzione stradale

Una corretta conservazione del patrimonio richiede, secondo criteri riconosciuti, investimenti annui compresi tra l'1.5% e il 2% del valore complessivo. Nel periodo 2026-2040, il messaggio propone interventi mirati per le sole opere stradali pari a fr. 26'820'000.--, corrispondenti a una media annua di circa 2 milioni di franchi.

Impegno finanziario del DSU e confronto storico

Nel periodo 2021-2024, l'investimento medio annuo complessivo è stato pari a circa 21.05 milioni di franchi, a fronte di un fabbisogno teorico stimato in 32.2 milioni di franchi annui, con una differenza negativa di circa il 34.6%.

Definizione degli interventi e criteri di priorità

La pianificazione degli interventi si basa sull'utilizzo del Sistema Informativo Stradale (SIS), che consente di definire le priorità in funzione dello stato di conservazione delle strade e dei volumi di traffico. Sono considerati prioritari gli interventi sulle tratte con grado di deterioramento compreso tra i livelli più critici, mentre non sono ancora pianificati interventi di conservazione preventiva.

Distribuzione territoriale degli interventi

Gli interventi interessano l'intero territorio comunale post aggregazioni 2013 e sono suddivisi nei seguenti comparti:

- . Valcolla;
- . Sonvico - Davesco;
- . Lugano;
- . Breganzona - Barbengo.

Aspetti economici e risorse operative

Preventivo dei costi

Il preventivo complessivo (IVA inclusa) è articolato come segue:

- . opere stradali a carico della Città: fr. 26'820'000.--;
- . opere di canalizzazione a carico della Città: fr. 8'230'000.--;
- . idranti a carico della Città: fr. 350'000.--;
- . opere AAP a carico dell'AAP: fr. 5'710'000.--.

Ne risulta un importo totale a carico della Città pari a fr. 35'400'000.-- e un importo complessivo del credito pari a fr. 41'110'000.--.

Valutazione politico-tecnica della Commissione dell'Edilizia

La Commissione dell'Edilizia rileva che gli interventi previsti dal messaggio municipale interessano l'intero territorio comunale post aggregazioni 2013 e che una parte significativa delle opere è localizzata nei quartieri e nei nuclei aggregati nelle fasi più recenti. Tale orientamento risulta coerente con lo stato di conservazione delle infrastrutture stradali rilevato e con l'evidenza che, in tali comparti, l'arretrato manutentivo risulta mediamente più marcato.

La Commissione ritiene che gli interventi proposti siano doverosi, in quanto finalizzati a garantire sicurezza, funzionalità e continuità del servizio pubblico, e che essi rappresentino un necessario allineamento degli standard infrastrutturali sull'insieme del territorio comunale. Al contempo, non può essere ignorato che tali interventi giungono con un certo ritardo, quale conseguenza di investimenti storicamente inferiori al fabbisogno teorico di conservazione del patrimonio stradale.

In questo contesto, la Commissione rileva che il credito richiesto rappresenta una risposta necessaria e responsabile, ma non ancora risolutiva, rispetto al fabbisogno strutturale di conservazione del patrimonio stradale cittadino. Gli interventi proposti consentono di affrontare situazioni di degrado avanzato e di ridurre l'arretrato manutentivo, ma non sostituiscono una politica di investimento stabile e programmata, coerente con il valore economico del patrimonio infrastrutturale.

Sotto il profilo tecnico, la Commissione osserva inoltre che nel messaggio coesistono diverse grandezze di riferimento relative al fabbisogno annuo di manutenzione, riconducibili a perimetri infrastrutturali non sempre esplicitati in modo univoco. Pur non configurando un'incongruenza sostanziale, tale aspetto rende opportuno, in sede esecutiva, chiarire in modo sistematico il perimetro considerato e i criteri di valutazione adottati, al fine di garantire trasparenza e confrontabilità nel tempo.

Sul piano strategico, la Commissione sottolinea che una manutenzione strutturalmente inferiore al fabbisogno genera nel tempo un indebitamento infrastrutturale nei confronti delle future generazioni. Tale indebitamento non si manifesta come debito finanziario iscritto a bilancio, bensì come arretrato manutentivo cumulato, che comporta:

- costi futuri più elevati per interventi più invasivi;
- maggiore frequenza di cantieri e disagi alla popolazione;
- progressiva perdita di valore del patrimonio pubblico.

La Commissione osserva che una gestione fondata prevalentemente su crediti straordinari di ampia portata, se non accompagnata da un adeguato livello di investimenti ordinari, rischia di tradursi in un approccio poco efficiente e finanziariamente oneroso nel medio-lungo termine. Una manutenzione programmata e continuativa consente invece di ottimizzare l'impiego delle risorse pubbliche, ridurre l'incidenza di interventi invasivi e contenere i costi complessivi a carico della collettività.

Considerato il differenziale storico tra fabbisogno teorico e investimenti effettivi, la Commissione rileva che il rischio di trasferire alle generazioni future un onere infrastrutturale significativo è concreto e non può essere affrontato esclusivamente mediante crediti straordinari o interventi correttivi.

Per tali motivi, pur riconoscendo la piena necessità e legittimità del credito richiesto, la Commissione dell'Edilizia invita il Municipio a studiare e presentare, in un orizzonte di medio-lungo termine, una soluzione strutturale volta a:

- ridurre progressivamente l'arretrato manutentivo;
- stabilizzare il livello di investimento annuo in coerenza con il valore del patrimonio;
- favorire un passaggio sistematico verso modelli di manutenzione preventiva;
- rafforzare il coordinamento tra opere stradali e interventi sui sottoservizi, evitando duplicazioni e inefficienze.

La Commissione ritiene che solo attraverso una tale impostazione strategica sarà possibile garantire la sostenibilità tecnica, finanziaria e intergenerazionale del patrimonio infrastrutturale della Città.

In tale prospettiva, la Commissione ritiene opportuno rafforzare il ruolo del Sistema Informativo Stradale (SIS) quale strumento di supporto alle decisioni strategiche e alla trasparenza gestionale, favorendo una rendicontazione periodica sull'evoluzione dello stato del patrimonio stradale e sull'efficacia degli interventi realizzati. Una simile impostazione contribuirebbe a garantire continuità decisionale, sostenibilità finanziaria e responsabilità intergenerazionale.

Conclusione

Alla luce degli elementi tecnici esposti nel messaggio municipale e delle considerazioni sopra esposte, la Commissione dell'Edilizia riconosce la necessità degli interventi proposti, in particolare nei quartieri aggregati dove l'arretrato manutentivo risulta più evidente, e ritiene il credito richiesto uno strumento adeguato a preservare la funzionalità e la sicurezza delle infrastrutture stradali cittadine.

Contestualmente, la Commissione sottolinea l'importanza di accompagnare tali interventi con una visione di lungo periodo, orientata alla riduzione dell'indebitamento infrastrutturale e alla tutela delle generazioni future.

La Commissione dell'Edilizia invita pertanto il Consiglio Comunale ad approvare il messaggio per la richiesta di credito di costruzione/gestione di fr. 41'110'000.-- per la manutenzione e la gestione del patrimonio stradale della Città di Lugano sul periodo 2026-2040 del territorio post aggregazioni 2013, e a voler

risolvere:

1. È concesso un credito di fr. 35'400'000.-- per la manutenzione e gestione del patrimonio stradale della Città di Lugano - territorio post aggregazioni 2013 - incluse le opere di canalizzazione annesse ed i nuovi idranti.
2. È concesso un credito di fr. 5'710'000.-- per le prestazioni necessarie all'AAP per gli interventi sulla rete dell'acqua potabile.
3. Il credito di cui ai punti no. 1 e 2 del presente dispositivo decade se non utilizzato per un periodo di 4 anni a decorrere dalla sua approvazione da parte del Consiglio Comunale.
4. Il Municipio è tenuto a garantire un'informazione tempestiva, capillare e continuativa alla popolazione in merito agli interventi previsti sulla rete stradale, ai relativi disagi e alle modifiche della viabilità, assicurando un coordinamento strutturato con gli enti di trasporto pubblico al fine di ridurre al minimo i disagi per l'utenza.

5. Si invita il Municipio a valutare l'introduzione di misure di sostegno economico volte ad agevolare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico da parte della popolazione durante il periodo degli interventi.
6. Il credito totale di fr. 41'110'000.-- di cui ai punti no. 1 e 2 del presente dispositivo (indice dei costi: agosto 2025) sarà adeguato alle giustificate variazioni dell'indice di costo delle costruzioni.
7. La spesa sarà caricata al conto investimenti, beni amministrativi e ammortizzata in conformità di quanto previsto dalla LOC e dal Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei comuni per la quota riguardante il Comune (fr. 35'400'000.-- di cui al punto no. 1 del presente dispositivo) e al bilancio dell'AAP (fr. 5'710'000.-- di cui al punto no. 2 del presente dispositivo).
8. Sui costi complessivi presentati a messaggio sono previste le seguenti entrate:
 - dal Dipartimento del territorio, Sezione protezione aria, acqua e suolo (SPAAS), per il sussidio relativo alle nuove canalizzazioni;
 - da parte di RTTL (rete Tram Treno del Luganese), del Consorzio depurazione acque di Lugano e dintorni (CDALED) e delle Aziende Industriali di Lugano (AIL SA), per la partecipazione ai costi relativi al "Coordinamento generale dei lavori del centro Città - comparto nodo intermodale".
9. Le diverse entrate saranno registrate su conti separati legati all'opera.

Con ogni ossequio.

PER LA COMMISSIONE
DELL'EDILIZIA
Michael Nyffeler, relatore
Angelo Petralli, relatore
Jean-Jacques Aeschlimann - con riserva
Giovanni Albertini
Valentino Benicchio - con riserva
Sara Beretta-Piccoli
Luca Campana
Demis Fumasoli
Romina Fumasoli
Norman Luraschi
Tamara Merlo - con riserva
Lucia Minotti - con riserva