



MUNICIPIO

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 12555**concernente la richiesta di un credito di fr. 150'000.-- per la conclusione del Progetto di massima (Pmax) del percorso ciclopedonale Paradiso-Melide**

Lugano, 13 novembre 2025

All'Onorando
Consiglio Comunale
6900 Lugano

Onorevole Signor Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

con il presente messaggio municipale i Comuni di Lugano, Melide e Paradiso sottopongono congiuntamente all'attenzione dei propri Legislativi la presente richiesta di credito per concludere i lavori di progettazione di massima (Pmax) e successivo consolidamento formale del nuovo collegamento ciclopedonale fra Paradiso e Melide, opera codificata nel Piano direttore cantonale (PD) nella scheda M10 "Mobilità lenta - elenco dei percorsi ciclabili di importanza regionale, oggetto RLu8 Paradiso - Melide" con un grado di consolidamento quale "Informazione preliminare" (IP).

Il previsto percorso ciclopedonale è ripreso dal PD anche nella scheda R/M3 Agglomerato del Luganese (riconducibile al Programma di agglomerato del Luganese di terza generazione PAL3) quale Misura ML 4.6 "Percorso ciclabile pedonale Paradiso-Melide", con un grado di priorità C.

Nel PAL di quinta generazione (PAL5), attualmente al vaglio della Confederazione, la misura è stata posta in priorità B (attuazione nel quadriennio 2031-2035) e il Pmax risulta pertanto un passo necessario, oltre che per poter garantire i tempi esecutivi verso la Confederazione, anche per passare ad un consolidamento quale "Dato acquisto" nella scheda PD-M10.

Codificata quale opera regionale, il percorso rientra quindi in un meccanismo di finanziamento misto tra Cantone e Comuni del Luganese, regolato dagli accordi fra Consiglio di Stato (CdS) e Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) con la possibilità anche di un co-finanziamento da parte della Confederazione nell'ambito della politica degli agglomerati (previa approvazione del PAL5).

Allo stato attuale, il finanziamento della progettazione dell'opera è regolato dalla Convenzione tra la Repubblica e Cantone Ticino, rappresentata dal CdS e la CRTL del dicembre 2018 che, all'allegato 1, sancisce che i Comuni responsabili della conduzione del progetto (Lugano, Melide e Paradiso) assumano i costi per l'allestimento del Pmax (preventivati allora in fr. 250'000.--) e che questi verranno successivamente riconosciuti secondo la chiave di riparto Cantone/Comuni.

Nel 2016, proprio per permettere all'opera di essere inserita nel concetto generale di sviluppo dell'agglomerato del Luganese, i Comuni avevano presentato (coinvolgendo anche quelli di Bissone, Morcote e Vico Morcote) un primo studio di fattibilità (SF), mentre nell'aprile 2021 presentavano all'Autorità cantonale e alla CRTL una prima ipotesi di Pmax, base progettuale per l'inserimento nel PAL5 nel 2024. In questo contesto il Dipartimento del territorio (DT), che aveva ripreso nel 2023 il dossier di progettazione, proponeva nel maggio 2024 un Pmax rivisto che non trovava però l'accordo dei Comuni, riconoscendo comunque le spese complessive sino a quel momento sostenute dai Comuni (complessivamente sia per lo SF 2016, sia per il Pmax 2021).

Con l'approvazione del PAL5 da parte del CdS e la trasmissione alla Confederazione nella primavera del 2025 è stata presa la decisione di ritornare il dossier ai Comuni per la conclusione del Pmax, con il compito di integrare anche le necessarie risposte all'avviso da parte Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio (CFNP) del febbraio 2025.

I Municipi di Lugano, Melide e Paradiso hanno sinora operato nell'ambito delle proprie deleghe finanziarie, a partire da accordi precisi con il Cantone e la CRTL, ma ritengono ora necessario coinvolgere, prima di riprendere il dossier progettuale, i propri Legislativi al fine di avere anche un consolidamento politico-istituzionale delle scelte sinora fatte e sulle modalità con cui procedere, sia in termini progettuali che finanziari.

In questo senso, il presente messaggio municipale, oltre a chiedere un'autorizzazione di spesa ulteriore (nella forma del credito anticipatorio), vuole rendere trasparenti i passi sinora eseguiti, chiedendo anche l'adesione alle scelte progettuali di base per concludere definitivamente il dossier di Pmax nel 2026.

Fase preliminare (Studio di fattibilità) fino al 2018

Negli anni direttamente precedenti alla costituzione all'inizio del 2016 di una Delegazione delle Autorità (DA) fra i Comuni direttamente e indirettamente toccati dall'opera (oltre agli scriventi Lugano, Melide e Paradiso, anche quelli di Bissone, Morcote e Vico Morcote) vi erano state in particolare due iniziative che avevano "mosso le acque" per forzare l'avvio dei lavori di attuazione di una delle opere probabilmente più attese e più sensate in ottica di sviluppo sostenibile del Luganese:

- . una proposta progettuale a livello di studio di fattibilità dell'Associazione ProVelo;
- . un concetto di "autostrada ciclabile Lugano-Mendrisio" dell'allora Consigliere nazionale Rocco Cattaneo.

Nel primo caso, sempre per un collegamento Paradiso-Melide, ProVelo indicava costi di costruzione dell'ordine di 21.5 milioni di franchi (+/- 30%), mentre il Concetto di Cattaneo indicava che "i costi di costruzione sono valutati in 20 milioni di franchi per la bretella diretta su Lugano [...] Ponte diga".

Lo SF presentato dai Comuni nel maggio 2016 confermava l'ordine di grandezza ipotizzato con 17.5 milioni di franchi (importo ripreso al netto dell'IVA nel PAL3).

Le scelte progettuali proposte dai documenti citati, sono comunque molto differenti tra loro e rendono abbastanza difficile un confronto diretto tra le cifre, se non per l'ordine di grandezza dell'intervento. Su questa base, oltre alle decisioni relative al PAL3, i Comuni hanno potuto avviare nel 2018 l'organizzazione dei lavori di progettazione, siglando un accordo a tre fra i Municipi di Lugano, Melide e Paradiso nell'aprile del 2019 che regolava gli aspetti organizzativi e finanziari.

Uno degli elementi cruciali emersi in questa fase dei lavori, oltre alla scelta del tracciato con relative proposte di intervento progettuale, è la questione della sicurezza del nuovo percorso ciclopedonale, in particolare nella tratta fra il Capo San Martino e la Ferrera soggetta a scoscendimenti e soprattutto cadute di massi, che hanno comportato in anni recenti importanti lavori di prevenzione relativa all'asse ferroviario. Nel 2017 è stato pertanto necessario completare lo SF per la ciclopista con una dettagliata analisi del rischio residuo e delle eventuali misure complementari necessarie (e dei costi derivanti) tramite il coinvolgimento di uno studio specializzato.

La spesa complessiva sostenuta dai Comuni per questa fase preliminare (2016-2018) dei lavori ammonta a fr. 174'281.80, di cui circa fr. 70'000.-- per l'analisi dei rischi e la rimanenza dell'ordine di fr. 100'000.-- per l'elaborazione delle basi progettuali (fr. 80'000.--) e l'organizzazione dei lavori della DA e il coordinamento istituzionale e procedurale (circa fr. 25'000.--), finanziata nel seguente modo:

- . Melide: fr. 100'000.--
- . Lugano: fr. 30'500.--
- . Paradiso: fr. 30'500.--
- . Bissone: fr. 8'000.--
- . Morcote: fr. 5'500.--
- . Vico Morcote: fr. 5'500.--

Prima fase di progettazione di massima 2019-2021

Sulla base delle risultanze della prima fase dei lavori 2016-2018 e della citata Convenzione finanziaria per l'attuazione del PAL3 fra CdS e CRTL del dicembre 2018, che delegava i Comuni di Lugano, Melide e Paradiso di allestire un Pmax con una spesa complessiva di fr. 250'000.-- (da considerarsi quindi quale anticipo dei costi), i Municipi nell'ambito delle loro competenze finanziarie hanno suddiviso la spesa concordata per l'allestimento del Pmax nella seguente maniera:

- . Lugano: fr. 150'000.--
- . Melide: fr. 50'000.--
- . Paradiso: fr. 50'000.--

In questa fase dei lavori si sono inserite, oltre alle risultanze dell'analisi dei rischi e delle misure di prevenzione, nuove esigenze progettuali emerse in fase di consultazione dei servizi, in particolare la declinazione della galleria abbandonata sotto il Capo San Martino (a suo tempo realizzata per l'esercizio ferroviario) quale via storica catalogata nell'inventario federale IVS, le richieste da parte dei servizi cantonali di un aumento dei dimensionamenti di progetto (passando da una sezione-tipo di 3.00 metri a una di oltre 3.50 metri e l'illuminazione del percorso), così come le esigenze espresse da FFS relative alla realizzazione dell'opera in prossimità del tracciato ferroviario, l'attraversamento in zona Ferrera, tutti elementi progettuali che hanno fatto lievitare (oltre al rincaro generale, ecc.) il preventivo dei costi già nel 2021 a 33.5 milioni di franchi circa (+/- 20%) con ulteriori costi aggiuntivi per il sottopasso in zona Ferrera e il risanamento conservativo della galleria di circa 8 milioni di franchi che, nell'insieme, ha portato ad un aumento sostanziale rispetto all'ipotesi progettuale presentata nel 2016 a circa 41.5 milioni di franchi.

La spesa complessiva sostenuta dai Comuni per questa fase di progettazione di massima (2019-2021) ammonta a fr. 230'017.85, di cui circa fr. 200'000.-- per l'elaborazione delle basi progettuali e la rimanenza per l'organizzazione dei lavori della DA e il coordinamento progettuale (circa fr. 30'000.--).

Seconda fase di progettazione di massima 2022-2024

La DA dei Municipi era intervenuta, sulla base di scenari di rientro dei costi elaborati da progettisti, a varie riprese a partire dal 2022 a livello di coordinamento politico-istituzionale presso i diversi attori (DT, CRTL, ecc.) ritenendo che il costo d'opera fosse già allora oltremodo poco sostenibile in termini finanziari e sicuramente oggetto di potenziali aspre critiche nella fase successive di consolidamento finanziario.

La spesa complessiva sostenuta dai Comuni per questa fase di verifica ed ottimizzazione del Pmax (2022) ammonta a fr. 49'259.35, di cui circa fr. 30'000.-- per la verifica delle basi progettuali e la rimanenza per l'organizzazione dei lavori della DA e il coordinamento progettuale (circa fr. 20'000.--), importo assunto nelle seguenti quote:

- . Residuo Pmax 2021: fr. 19'982.15
- . Lugano: fr. 12'000.--
- . Paradiso: fr. 4'000.--
- . Melide: fr. 13'277.20

Le critiche espresse dalla DA dei Comuni portarono il DT a decidere all'inizio del 2023 di voler prendere in mano il dossier di progettazione, sgravando i Comuni da questo compito e riconoscendo comunque i costi complessivi sostenuti per fr. 453'559.30 così suddivisi:

- . Studio di fattibilità (2016): fr. 174'281.80
- . Progetto di massima (2021): fr. 230'017.85
- . Approfondimenti (2024): fr. 49'259.35

Il progetto rielaborato dal DT e presentato alla DA dei Comuni nel maggio 2024 portava il costo di investimento ad oltre 52 milioni di franchi, cifra che la DA ha ritenuto inverosimile a livello di un successivo consolidamento politico-istituzionale in ambito di finanziamento dell'opera.

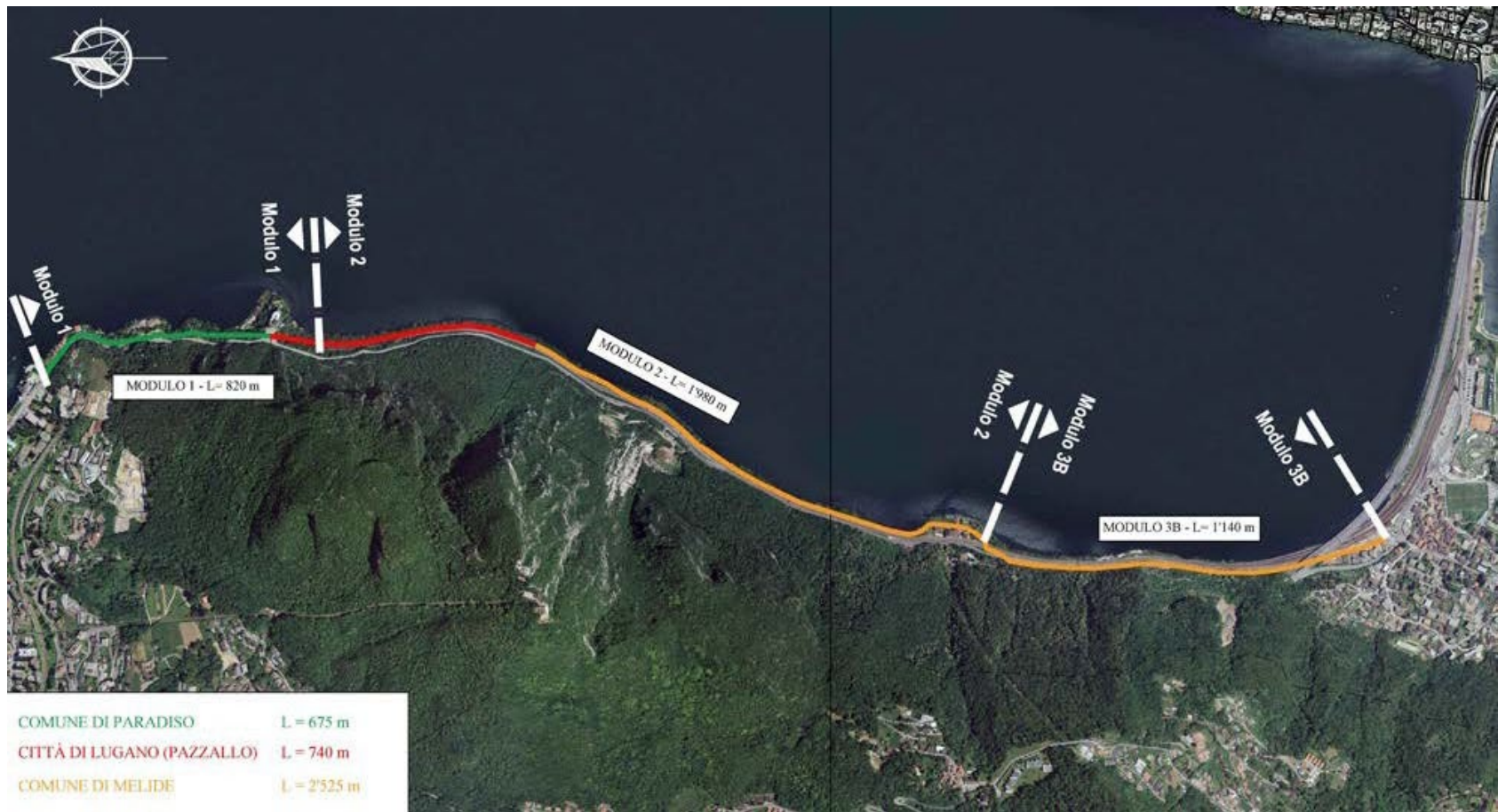
I progettisti incaricati ancora una volta nel 2024 dalla DA dei Comuni hanno stimato il costo di investimento generale dell'opera con diverse misure di adeguamento dello standard proposto dall'Autorità cantonale (in particolare, la diminuzione della larghezza del tracciato che era ormai cresciuta oltre i 3.50 metri, riportandola ai 3.00 metri previsti nel Pmax 2021, la rinuncia all'illuminazione osteggiata anche dalla Commissione federale CFNP e un passaggio in zona Ferrera a partire dalle infrastrutture esistenti) in circa 37.5 milioni di franchi (importo ripreso nel PAL5, dopo lunga trattativa con il Cantone, al netto dell'IVA).

Una delle incognite che grava tutt'ora l'insieme dell'opera è quella legata agli investimenti necessari nella tratta fra la Ferrera e Melide che, nel caso della realizzazione del progetto PoLuMe potrebbero notevolmente diminuire (Modulo 3b di progetto), considerato che la strada cantonale attuale del Capo San Martino potrebbe essere declassata. Gli investimenti nella tratta fra Paradiso e la zona Ferrera resterebbero invece necessari onde garantire una messa in sicurezza degli utenti dai pericoli di caduta massi (percorsi protetti dai ripari ferroviari).

Impostazione progettuale PAL5 (2025)

Il percorso del nuovo collegamento ciclopedonale, nella versione proposta alla Confederazione per il co-finanziamento nell'ambito del PAL5, si snoda su circa 4 chilometri complessivi suddivisi per tipologia in tre moduli principali (vedi rappresentazione successiva):

- . Modulo 1: Salita dal Lido di Paradiso lungo la strada cantonale e sistemazione del sentiero fino all'imbocco della galleria sotto il Capo San Martino (Modulo A di progettazione).
- . Modulo 2: La tratta sotto il Capo San Martino fino alla Ferrera in passerella parzialmente sul lago (con i moduli di progettazione B/C/D/E).
- . Modulo 3b: La tratta dopo la Ferrera fino alla rotonda di Melide principalmente sui muri di sostegno a monte della strada cantonale (Moduli di progettazione F/G).



I costi di investimento preventivati a circa 37.5 milioni di franchi sono così riassunti (spese di progettazione ed IVA incluse, senza illuminazione e nuovo sottopasso in zona Ferrera):

Modulo A	Cantonale Paradiso	400'000.- CHF
Modulo B	Forca-Galleria (incl. risanamento)	4'750'000.- CHF
Modulo C	Passerella (princ. a lago)	23'850'000.- CHF
Modulo D/E	Attraversamento Ferrera	350'000.- CHF
Costi vari	Espropri, monitoraggio FFS, ecc.	1'150'000.- CHF
Costi ambientali	10 anni di monitoraggio	850'000.- CHF
	Totale Modulo 1+2	31'350'000.- CHF
Modulo F	Cantonale fino A2 (sopra muri)	5'000'000.- CHF
Modulo G	Cantonale sotto A2 con rotonda	1'200'000.- CHF
	Totale Modulo 3b	6'200'000.- CHF

Ulteriore procedura e compiti operativi (2025 -2028)

I lavori per i prossimi tre anni (a partire dall'estate 2025 fino al 2028) sono principalmente da ricondurre ai seguenti compiti:

1. Rielaborazione Pmax inclusi approfondimento richiesti dalla CFNP (2025-26).
2. Modifiche della scheda PD-M10 con consolidamento dell'opera a "dato acquisito", nell'ambito del consolidamento del PAL5 (2026-27).
3. Richiesta del credito di progettazione definitivo e definizione delle modalità di assegnazione dei mandati di progettazione definitiva (2027-28).

Questa tempistica permette di ipotizzare l'avvio dei lavori di progettazione definitiva durante il 2028, con la richiesta del credito d'opera nel 2030-31, la procedura di autorizzazione nel 2031-32 e l'avvio dei lavori non prima del 2033.

Esigenze finanziarie (credito necessario)

Per la rielaborazione del Pmax sono stati preventivati, con il coinvolgimento degli specialisti sinora operativi per la DA, costi di fr. 150'000.-- incluso il coordinamento dei lavori con gli attori istituzionali (DA, DT, CRTL e CFNP), importo necessario per il periodo 2025-26.

Per i lavori di accompagnamento del consolidamento formale dell'opera nell'ambito del PAL5 e del PD, così come le necessarie verifiche nell'ambito della procedura di richiesta del credito di progettazione definitivo e la definizione delle modalità di assegnazione dei mandati dopo la concessione del credito, la DA chiede la messa a disposizione di un budget di altri fr. 100'000.-- per il periodo 2026-2028.

La spesa complessiva, che come da accordi presi con la CRTL e il DT è da considerarsi quale anticipo di una misura infrastrutturale regionale definita nell'ambito del PAL5, ammonta a fr. 250'000.-- suddivisa su quattro anni (2025/26/27/28) e sarà riconosciuta dopo le necessarie fasi di consolidamento formale del PA.

Essa viene quindi anticipata dai Comuni e suddivisa secondo le stesse modalità decise nell'ambito delle fasi precedenti:

- . Lugano: fr. 150'000.--
- . Melide: fr. 50'000.--
- . Paradiso: fr. 50'000.--

Conformità con la Legge sulle commesse pubbliche (LCPubb)

I mandati assegnati sinora ai singoli studi di progettazione e consulenza per un importo complessivo di circa fr. 470'000.-- (nell'arco di dieci anni, così come precedentemente descritto) non superano singolarmente la cifra di fr. 150'000.--, limite previsto dalla LCPubb per l'assegnazione di mandati diretti.

Con la conclusione dei lavori di aggiornamento del Pmax questa cifra sarà raggiunta unicamente dallo studio di ingegneria che ha allestito il Pmax, motivo per cui si ritiene di poter procedere nella conclusione dei lavori con gli specialisti che hanno sinora accompagnato i lavori, questo già solo per garantire una continuità.

Per le considerazioni esposte nel presente messaggio, invitiamo codesto Consesso a voler

risolvere:

1. È condivisa l'impostazione progettuale per la realizzazione del nuovo collegamento ciclopedonale Paradiso-Melide così come ripresa nel Programma di agglomerato del Luganese di quinta generazione (PAL5) nella scheda ML4.6.
2. È concesso un credito di fr. 150'000.-- (IVA inclusa) per la conclusione dei lavori di progettazione di massima dell'opera e l'accompagnamento della procedura di consolidamento formale e la preparazione dei crediti di progettazione per l'assegnazione dei rispettivi mandati in conformità alla LCPubb.
3. L'utilizzo del credito è subordinato alla concessione del relativo credito da parte dei Comuni di Melide e Paradiso.
4. La spesa, a carattere anticipatorio quale parte d'opera del PAL, sarà caricata al bilancio comunale, beni amministrativi, e ammortizzata in conformità di quanto previsto dalla LOC e dal regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei Comuni.
5. La data di decadenza del credito è fissata al 31 dicembre 2028.

Dati generali dell'investimento			
Messaggio Municipale n.	12555	Credito concesso	150.000.00
Descrizione dell'opera	Progetto di massima (Pmax) del percorso ciclopedonale Paradiso-Melide		

Calcolo dell'onere per ammortamenti							
Oggetto dell'ammortamento	Classe del cespite	Tipo (*)	Investimento netto	Investimento netto soggetto a oneri finanziari	Durata di vita	Durata di vita per contributi	Ammortamento annuo dalla messa in esercizio
							Importo
Progetto di massima	149300 Altri invest. in beni immateriali - pianificazione	Classico	150.000.00	150.000.00	10		15.000.00
				0.00			
				0.00			
				0.00			
				0.00			
				0.00			
				0.00			
				0.00			
Totali			150.000.00	150.000.00			15.000.00

Calcolo dell'onere per interessi				
Oggetto	Capitale	Interessi cumulati per la durata utile		
		Tasso	Valore totale	Media per anno
Progetto di massima	150.000.00	1.04%	8.713.13	871.31
Totali	150.000.00		8.713.13	871.31

Altri costi e ricavi emergenti (rispetto alla situazione attuale)		
Descrizione	Costi	Ricavi
Totale per anno	0.00	0.00

Osservazioni	
* Sogg. Lalia	L'incidenza sul fabbisogno di questi investimenti è pari al 30%, il 70% dei costi delle opere è infatti recuperato con i contributi LALIA
* Sogg. Tassa uso	L'incidenza degli oneri di questi investimenti è da attribuire alla tassa d'uso delle canalizzazioni
* Sogg. Tassa rifiuti	L'incidenza degli oneri di questi investimenti è da attribuire alla tassa rifiuti
* Classico	L'incidenza degli oneri di questi investimenti è interamente da attribuire al fabbisogno da coprire tramite imposte