



MUNICIPIO DI COMANO  
091.941.84.86 – municipio@comano.ch

**MESSAGGIO MUNICIPALE N° 374  
VARIANTE DI PIANO REGOLATORE  
STRADA CICLOPEDONALE  
VIA VESCAMPO – VIA SAN BERNARDO**

*Signora presidente,  
Signore consigliere e signori consiglieri,*

*Premessa*

---

Prima di entrare nel merito dell'esame del presente messaggio é importante ricordare la particolare conformazione viaria del nostro comune, con la maggioranza delle strade a fondo cieco, che condiziona tutti gli interventi relativi alle sottostrutture e comporta, in caso di chiusura, importanti disagi per la popolazione residente in questi quartieri.

Il fatto che via San Bernardo sia l'unico collegamento stradale per tutto il comprensorio via San Bernardo/via Resoré/via Crena/via Pasture Genovesi (che per praticità si denominerà nel messaggio comparto San Bernardo) rende particolarmente complesso ogni intervento che comporti la chiusura della strada per periodo anche relativamente brevi, di fatto impossibile invece è qualsiasi intervento che comporti una chiusura prolungata della strada di accesso.

Il messaggio riguarda una variante di piano regolatore per il mantenimento, sotto stretti vincoli pianificatori, del bypass di via Vescampo anche dopo il termine del progetto.

Per questioni di chiarezza si ritiene in ogni caso di percorrere brevemente il progetto di rifacimento di Via San Bernardo allo scopo di comprendere le valutazioni effettuate.

*Le motivazioni di intervento*

---

Le ragioni che hanno portato l'esecutivo a progettare un rifacimento della strada attuale sono principalmente tre:

1. lo **stato attuale delle sottostrutture** del comparto San Bernardo è insufficiente da un profilo idraulico, da anni versa in situazione problematica in alcuni tratti e non presenta una separazione delle acque come previsto dal PGS;
2. le **condizioni di conservazione della strada attuale** non ottimali presentando diversi cedimenti strutturali, non rispondendo alle esigenze di legate alla mobilità attuale;
3. Il **potenziale di sviluppo del piano regolatore**, pari a circa 350 persone rispetto alle 200 oggi residenti, non sarebbe sostenibile dall'attuale struttura.

## Le problematiche di intervento

---

A fronte delle motivazioni di cui sopra che, e lo si sottolinea, rendono un intervento necessario ci si è quindi chinati sulle problematiche di intervento, nello specifico:

1. Il **numero di abitanti**, circa 200, e la loro dispersione sul territorio (oltre 50 edifici). Per avere dei termini di paragone la distanza dall'inizio del cantiere, via Cantonale, e fine via Resorè è pari a circa 600 metri (l'equivalente della distanza che c'è tra la rotonda delle Quattro Strade e la zona Vescampo);
2. la **durata dell'intervento**, previsto a tappe, ma che richiederà almeno 15 mesi (9+3+3);
3. la necessità di **garantire gli accessi** alle abitazioni, ai servizi (raccolta rifiuti, rifornimento nafta, consegna posta, ecc.) e naturalmente ai mezzi di soccorso (polizia, pompieri, ambulanza).

## Le valutazioni effettuate

---

Tenuto conto del fatto che la conformazione della strada non consente in alcun modo di poter lavorare con una parziale apertura al traffico si è quindi valutata la creazione di un anello.

Le due varianti considerate sono state l'accesso da est, collegamento via Tersaggio – Via Resorè, e quello da ovest, collegamento via Vescampo – Alambicco.

Da subito è stato chiaro che il collegamento da est non era implementabile e non avrebbe risolto completamente le problematiche dell'intervento per tre motivi:

1. l'accesso da est non risolverebbe il problema per tutta la durata del cantiere in quanto non fornirebbe un'alternativa dall'incrocio di via Resorè con via San Bernardo (fasi 4 e 5);
2. le pendenze di collegamento sono maggiori e risultano eccessive;
3. l'intervento è previsto in una zona densamente urbanizzata.

Per queste ragioni si è quindi proseguito alla progettazione della variante ovest.

## Il coinvolgimento della popolazione

---

La realizzazione del bypass ovest al comparto San Bernardo avverrà quale prima fase dei lavori principali, lo stesso è in fase di progettazione e affinamento sia con i competenti uffici cantonali.

Nello spirito di trasparenza che richiede un progetto di questa portata l'esecutivo ha già organizzato una serata pubblica dove presentare non solo la presente variante ma il progetto nella sua interezza.

Se da un lato vi è l'indiscutibile interesse pubblico dei 200 cittadini che abitano nel comparto San Bernardo di veder garantito l'accesso alle proprie abitazioni e altresì vero che si vuole fare tutto quanto possibile per limitare i disagi dei cittadini che saranno toccati, seppur per un periodo transitorio, dall'utilizzo del bypass.

A questo scopo sono svolti più incontri e si sono già individuati diversi aspetti migliorabili, ad esempio inerenti la sicurezza del transito pedonale su via Vescampo.

## *La necessità della variante di piano regolatore*

---

L'investimento per la realizzazione della strada provvisoria è da quantificarsi in circa 550'000 franchi, un suo smantellamento porterebbe a un'ulteriore spesa di oltre 100'000 franchi.

La presente variante di PR è volta a permettere il mantenimento di questa connessione che, una volta terminata la fase di cantiere, assumerà il carattere di strada ciclopedonale. A medio termine, questo collegamento di mobilità lenta, non avrà quindi ripercussioni sul traffico veicolare motorizzato all'interno del comune. La nuova strada non porterà cioè maggiore traffico nel comparto in quanto sarà sbarrata fisicamente.

Considerato come in futuro, nel caso di interventi futuri di una certa importanza su via San Bernardo, o su via Vescampo ci si troverebbe confrontati con le medesime problematiche, si ritiene tuttavia che sarebbe improvido eliminarla al termine dei lavori. Infatti è evidente che prima o dopo si dovrà tornare ad intervenire su questi collegamenti viari trovandosi ai piedi della scala.

**A questo scopo, tuttavia, l'esecutivo tiene a rimarcare come il regime pianificatorio è costruito in modo che in nessun caso sia possibile un utilizzo di questo collegamento differente in quanto l'autorità cantonale ha chiaramente statuito nel suo preavviso come questa possa restare esclusivamente come strada ciclopedonale.**

## *Caratteristiche della strada ciclopedonale*

---

Le considerazioni a carattere tecnico relative alla conformazione della strada (tracciato, pavimentazione, dimensioni, piazzuole di scambio, ecc.) sono disponibili al punto 4.3 del rapporto sulla variante di PR.

Durante la fase di cantiere, è confermata la necessità di disporre di un fondo stradale in asfalto con le relative puntuali aree di scambio per garantire la funzionalità del collegamento. Si conferma che dopo la conclusione dei lavori, **la strada verrà chiusa tramite barriere e adibita a collegamento ciclopedonale**, questa sistemazione (pavimentazione in asfalto e piazzuole di scambio) sarà mantenuta per le seguenti ragioni:

- qualora in un futuro fosse necessario intervenire nuovamente su via San Bernardo, o per altri casi eccezionali, è importante che il nuovo collegamento possa essere funzionale e fungere da "bypass" per il traffico veicolare;
- razionalizzazione dei costi (investimenti pubblici): l'eliminazione dell'asfalto al termine della fase di cantiere comporterebbe un notevole ulteriore costo a carico del Comune non proporzionale allo scopo;
- evitare i dilavamenti di terreno in quanto date le pendenze, in concomitanza di precipitazioni importanti, si verificherebbe questo fenomeno.

## *Compensazione relativa al dissodamento*

---

La mancanza, nelle vicinanze, di aree adatte all'esecuzione di un compenso forestale al dissodamento definitivo ha suggerito di promuovere un progetto di valorizzazione naturalistica e paesaggistica del Parco San Bernardo con un impegno finanziario totale di 141'000.— franchi, di cui 38'520.— (pari a 20 fr./m per i 1'926 m<sup>2</sup> dissodati) utilizzabili come compensazione per il

dissodamento. L'intervento prevede un intervento selvicolturale nell'area boschiva di 50'385 m<sup>2</sup>, principalmente mirato alla lotta contro le neofite invasive, il quale si estenderà per la durata di cinque anni. Sono inoltre previste: la sistemazione e la realizzazione di accessi pedonali, la rivalorizzazione di un sentiero e di un punto panoramico, la piantumazione di arbusti di ecotipo locale nonché altri piccoli interventi di tipo ricreativo.

Si ricorda che il progetto di valorizzazione boschiva del Parco San Bernardo è nel frattempo già stato approvato dalla Sezione forestale il 10 febbraio 2022 e accolto dal Consiglio comunale il 26 ottobre 2022. Contestualmente alla presente variante si propone anche di accettare l'utilizzo di questo montante di compensazione.

## *Conclusioni*

---

La presente variante è il risultato della ponderazione degli interessi, effettuata ai sensi dell'art. 3 dell'Ordinanza sulla pianificazione del territorio (OPT).

Nell'ambito della presente variante di PR sono considerati i seguenti interessi pubblici e privati, che possono essere valutati come segue, in funzione dello sviluppo territoriale auspicato:

- **Miglior accessibilità.**

*Durante i lavori di sistemazione delle condotte lungo via San Bernardo questa connessione stradale è fondamentale per garantire l'accesso alternativo alle abitazioni esistenti a nord del comparto.*

*Il perseguimento dell'interesse pubblico e privato è quindi assodato.*

- **Inserimento nel paesaggio.**

*La realizzazione del nuovo collegamento stradale rappresenta indubbiamente un nuovo elemento costruito all'interno del comparto.*

*Quest'ultima, il cui calibro è ridotto al minimo funzionale (3.00 m), segue il tracciato dell'attuale sentiero e si adatta alla topografia del luogo senza necessitare importanti opere.*

*Si ritiene quindi che il nuovo collegamento stradale si inserisca in modo adeguato nel paesaggio.*

- **Collegamento ciclopedonale.**

*Il mantenimento al termine dei lavori lungo via San Bernardo di questo collegamento stradale (ciclopedonale), rappresenta un interesse per i fruitori del comparto (svago).*

*Inoltre permette al Comune e, di conseguenza ai privati, di poterne disporre quale accesso veicolare alternativo in caso di necessità e emergenza senza ritardi e investimenti supplementari.*

*La possibilità di una migliore e più flessibile accessibilità risponde indubbiamente ad un interesse pubblico che, nel caso in esame, corrisponde all'interesse privato.*

*Questo giustifica il mantenimento del rivestimento in asfalto ed il mantenimento delle puntuali piazze di scambio.*

*È consolidato che, una volta terminata la fase di cantiere, questo collegamento sarà, di principio, chiuso al traffico veicolare (carattere ciclopedonale).*

*A medio termine, questo collegamento di mobilità lenta, non avrà ripercussioni sul traffico veicolare motorizzato all'interno del comune. La nuova strada non porterà cioè maggiore traffico nel comparto in quanto resterà accessibile ai veicoli solo per la durata del cantiere, dunque in alternativa (e non in aggiunta) alla strada esistente.*

*Inoltre, si precisa che il mantenimento di questa connessione ciclopedonale è coerente con l'obiettivo di implementare la rete di mobilità lenta promosso dal PAC.*

- **Salvaguardia del bosco e gestione del bosco.**

*La presente variante è compatibile con il rispetto e la salvaguardia del bosco. Infatti, al termine della costruzione del nuovo collegamento stradale è previsto il rimboschimento nelle aree dove sarà realizzato il dissodamento temporaneo.*

*Quale compenso al dissodamento definitivo, il contributo della tassa pecuniaria permette al municipio di promuovere un progetto di valorizzazione naturalistica, paesaggistica e ricreativa della zona boschiva attorno al parco San Bernardo.*

*Da notare che il presupposto della necessità preponderante dell'opera è pure stato riconosciuto dall'Autorità forestale in sede di esame preliminare.*

*Via San Bernardo risulta inoltre molto stretta e con raggi di curvatura limitati: l'esbosco del legname dal comparto boschivo di San Bernardo risulta molto difficile.*

*Il nuovo accesso veicolare su via Vescampo offre la possibilità di risolvere questo collo di bottiglia.*

- **Limitazione degli impatti negativi sui proprietari (privati e pubblici) dei fondi.**

*La presente variante implica la sottrazione di porzioni di mappali, principalmente privati. Le superfici espropriate necessarie alla realizzazione della nuova connessione stradale saranno debitamente indennizzate. Si rileva inoltre che, ad eccezione del mappale 1494, la presente variante non riduce le capacità edificatorie dei mappali toccati in quanto già inedificabili.*

*Gli interessi del proprietario del mappale 1494 (zona Rs), impattato marginalmente, sono tutelati in quanto è previsto l'indennizzo o, in alternativa, la cessione gratuita delle superfici contro il mantenimento degli indici.*

*Da notare infine, che nel corso della presente procedura, "l'aggancio" del nuovo collegamento con il mappale 1494 è stato oggetto di approfondimento in coordinazione con il proprietario (in modo da garantire la funzionalità dell'accesso privato dell'edificazione in progetto).*

*Si rileva infine che la realizzazione del nuovo collegamento tocca solo una porzione dei singoli mappali; che restano ancora funzionalmente e materialmente di proprietà degli attuali proprietari.*

- **Ubicazione vincolata**

*Nelle vicinanze non sono presenti alternative di connessione stradale che possiedono le caratteristiche di quella proposta. Infatti, la densità dell'abitato nel comparto e l'ubicazione dei lavori su via San Bernardo rispetto all'area boschiva non hanno permesso di individuare valide alternative.*

*Nel dettaglio, diverse soluzioni alternative sono state debitamente approfondite dal municipio (collegamento da est, finestre temporali su via San Bernardo). Dopo valutazione, esse non sono state ritenute adeguate e/o percorribili. Il collegamento proposto è quindi un'opera la cui ubicazione è vincolata (ovvero unica soluzione attuabile).*

*Aspetto riconosciuto anche dall'autorità cantonale.*

- **Zone edificabili**

*La presente variante non prevede nessun aumento delle zone edificabili ed è conforme alle normative di ordine superiore.*

In sintesi, il municipio ritiene che la presente variante di PR ponderi opportunamente gli interessi e che l'aggiornamento del piano regolatore possa essere effettuato come dal presente documento e pertanto vi invita a voler risolvere:

a) *È adottata la Variante di Piano regolatore – Strada ciclopedonale Via Vescampo – Via San Bernardo, con la relativa domanda di dissodamento.*

b) *Sono adottati i seguenti atti:*

- **Geodati variante Piano delle zone:**  
*nuovo vincolo stradale ripreso dal piano del traffico e fascia di territorio senza destinazione specifica*
- **Geodati variante Piano del traffico:**  
*nuovo vincolo di strada ciclopedonale e linea di arretramento in corrispondenza della zona edificabile*
- **Variante art. 58 NAPR (Strade):**  
*nuova categoria stradale "Strada ciclopedonale"*
- **Rapporto di pianificazione**  
*(documento di carattere indicativo – novembre 2022), con il relativo programma di realizzazione*
- **Istanza di dissodamento** (ottobre 2022)

c) *Gli atti della Variante di PR sono pubblicati sul Portale cantonale di pubblicazione e sono consultabili [al seguente indirizzo](#) (si prego di usare l'applicativo Chrome):*

<https://www.test.variantipr.ti.ch/PRPortal/RMPub/PL/src.production?target=DMZ.test&guid=COM2023%ves&idOggettoVariante=ch083ch5046100000&idPubblicazione=1>

*utilizzando la seguente password: COM2023%ves*

d) *Gli atti della variante di Piano regolatore sono adottati nel loro complesso.*

e) *È ordinata, scaduti i termini di ricorso e referendum a norma di legge, la pubblicazione delle modifiche del Piano Regolatore secondo i disposti della LST.*

f) *L'importo previsto per il dissodamento verrà destinato alla realizzazione del progetto di valorizzazione naturalistica e paesaggistica del Parco San Bernardo.*

Con osservanza.

**Per il municipio di Comano:**

Il sindaco:  
*Alex Farinelli*

Il segretario:  
*Valerio Soldini*

*Allegato rapporto  
Variante PR strada ciclopedonale  
Via Vescampo – Via San Bernardo*

RM 31.1.2023

---

Trasmesso per esame e rapporto alla commissione di Piano regolatore