



COMUNE DI MORCOTE

Messaggio municipale no. 852

concernente l'approvazione della partecipazione del Comune di Morcote alla costituenda società anonima "Autosili comunali di Morcote SA" e la concessione di un credito straordinario di fr. 500'000.-- per la sottoscrizione di 50 azioni nominative di fr. 10'000.-- cadauna

INDICE DEI CAPITOLI

1	Introduzione	3
2	Problema del traffico a Morcote	4
2.1	Inserimento fra i siti paesaggisticamente protetti della Svizzera.....	4
2.2	Aumento volume del traffico	5
3	Progetti precedenti	7
4	Nuova sistemazione viaria (Messaggio Municipale 765 13 marzo 2001).....	13
4.1	Licenza edilizia autosilo Garavello.....	13
4.2	Licenza edilizia cantiere Melano	16
5	Aspetti pianificatori (PR 2000).....	17
6	Costituzione SA	18
6.1	Motivi.....	19
6.2	Utilizzo capitale sociale fr. 500'000.--	21
6.3	Sostenibilità economica del progetto Autosili comunali di Morcote SA	22
6.4	Sussidiamento cantonale.....	22
7	Conclusioni	23
8	Dispositivo di risoluzione	24
9	Allegati.....	26

1 Introduzione

Egregio Signor Presidente,

Gentili Signore, Egregi Signori Consiglieri comunali,

Con la presentazione di questo messaggio municipale si intende dare avvio alla fase realizzativa della prima parte della sistemazione viaria di Morcote, con la costruzione dell'autosilo sommerso di Garavello. Il 16 luglio 2001 il Consiglio Comunale, con l'approvazione del messaggio municipale no. 765, statola dato mandato al Municipio di eseguire la progettazione, fino alla domanda di costruzione, dell'autosilo sommerso di Garavello, dell'autosilo Pilastri, della sistemazione stradale e viaria del lungolago, rispettivamente del suo recupero urbano.

La strada per arrivare a presentare questo messaggio è stata ed è tutt'ora irta di difficoltà, sia di natura tecnica che finanziaria.

Il Municipio è però del parere che non si possa più procrastinare la ricerca di una soluzione all'annoso problema del traffico, che aumenta giorno dopo giorno, logorando sempre di più la qualità di vita dei nostri cittadini e penalizzando pesantemente lo sviluppo turistico del nostro Comune.

L'investimento previsto è sicuramente importante per le finanze del nostro Comune, ma il Municipio è convinto che i benefici che ne risulteranno compenseranno sicuramente gli attuali grandi disagi che l'intera popolazione deve sopportare e che mortificano pesantemente la vocazione turistica del paese.

Rispetto ai preventivi di costo del 2001, vi è stato in questi anni un aumento dovuto sia al rincaro che alle modifiche tecniche che abbiamo dovuto apportare al progetto, per rispettare le condizioni fissate dalla Confederazione, dal Cantone e dai proprietari confinanti. Per questo motivo il Municipio ha deciso di proporre la realizzazione a tappe dell'intero progetto, sospendendo per il momento la realizzazione dell'autosilo Pilastri, tanto più che per quest'ultimo il Comune non potrà beneficiare dei sussidi Cantonali. I dettagli del progetto approvato sono trattati nel capitolo 4.

Dopo una lunga e attenta analisi il Municipio, è infatti arrivato alla conclusione che l'unica soluzione finanziariamente sopportabile per il Comune, sia quella di costituire una **Società anonima con capitale a maggioranza pubblica** alla quale delegare il compito di costruire e gestire gli autosili incominciando da quello di Garavello.

Le motivazioni di questa scelta sono contenute nel capitolo 6.

2 Problema del traffico a Morcote

Il problema del traffico a Morcote è stato il tema di 40 anni di discussioni, che hanno portato alla presentazione di diverse soluzioni che purtroppo non si sono mai concretizzate.

I problemi che derivano da questa situazione possono essere così riassunti:

- **Traffico di transito caotico**
- **Insufficienza di posteggi per residenti ed ospiti**
- **Disordine urbanistico e ambientale creato dal traffico lungo la riva del lago prospiciente il nucleo**

2.1 Inserimento fra i siti paesaggisticamente protetti della Svizzera

Il nucleo di Morcote è stato inserito nel 1983, con la definizione Arbostora-Morcote e il numero di riferimento 1811, nella lista dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale, allestita sulla base dell'art. 5 della Legge federale del 1.7.1966 sulla protezione della natura e del paesaggio. L'iscrizione d'un oggetto d'importanza nazionale nell'inventario federale significa che esso merita specialmente d'essere conservato intatto e di essere salvaguardato anche per mezzo di eventuali provvedimenti di ripristino.

Il pregio di Morcote consiste in una riuscita combinazione fra il paesaggio naturale lacustre e montagnoso e ciò che l'uomo ha saputo costruire nel passato, sia con riferimento alle sue attività lavorative, connesse con la pesca, sia a quelle religioso-culturali, realizzatesi attraverso la creazione di una zona monumentale di straordinario fascino.

Da anni il passaggio, attraverso il nucleo del Comune, di un numero sproporzionato di veicoli a motore ed il loro posteggio - a volte selvaggio - lungo la strada cantonale pregiudicano la fruizione della bellezza del paesaggio di Morcote, trasformato da villaggio lacustre in zona di passaggio. Tale situazione non è più tollerabile e richiede misure di risanamento, che presuppongono una soluzione efficace e definitiva del problema viario.

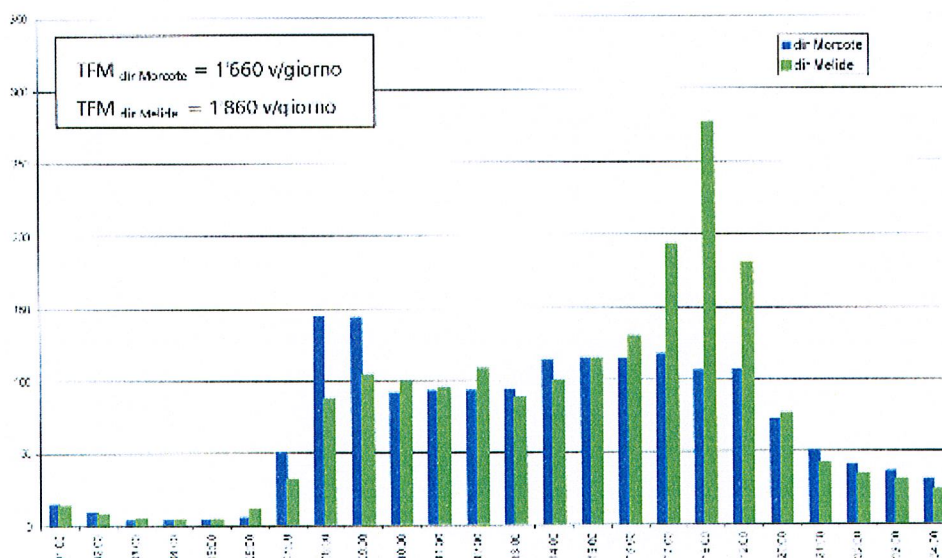
2.2 Aumento volume del traffico

Negli ultimi anni, con l'insediamento di diversi centri commerciali sul Pian Scairolo, la strada cantonale che attraversa l'abitato di Morcote è divenuta di fatto una valvola di sfogo per il traffico del Piano, ciò che ha portato, specialmente nelle ore serali, ad un incremento notevole dei veicoli in transito. E' sotto gli occhi di tutti il continuo formarsi di incolonnamenti dovuti alle difficoltà di incrocio tra i veicoli.

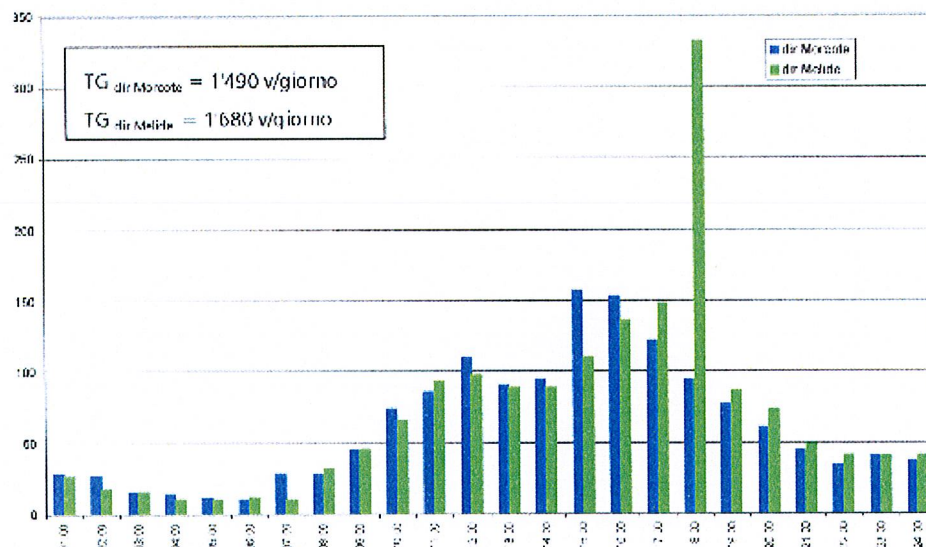
Nel periodo fra il 14 gennaio e l'8 marzo 2006 la sezione cantonale della mobilità ha effettuato i conteggi del traffico nell'area di Melide e Morcote.

La postazione di Melide - sud, sulla strada cantonale Melide – Morcote fornisce i dati del traffico che quotidianamente attraversa il centro di Morcote. Nei diagrammi qui di seguito vengono illustrati i flussi medi orari dei giorni feriali, del sabato e della domenica.

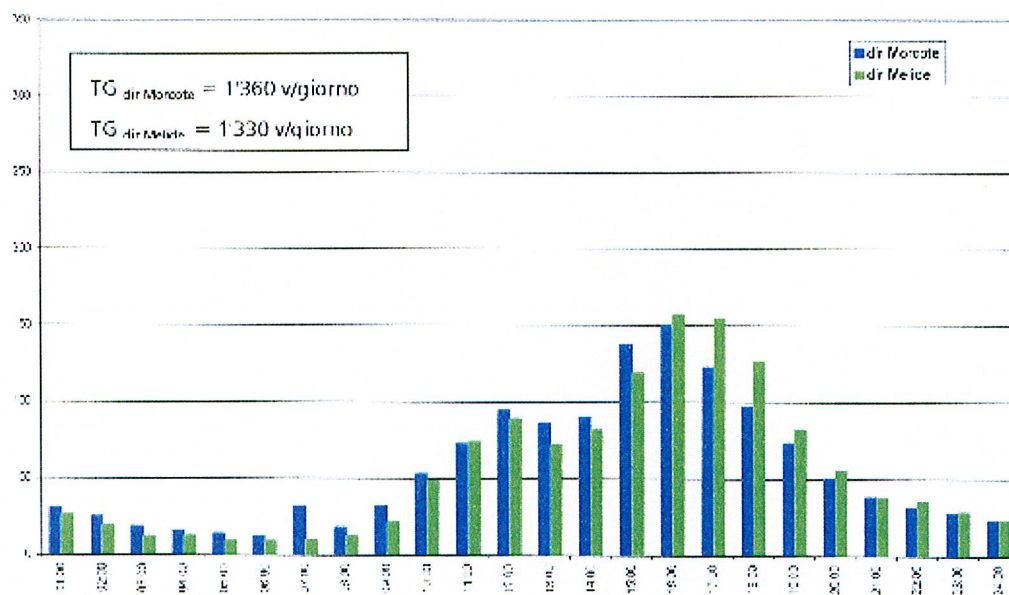
Traffico orario medio durante i giorni feriali



Traffico orario medio durante i sabati



Traffico orario medio durante le domeniche



3 Progetti precedenti

Alla fine degli anni cinquanta fu scelta una variante di strada turistica (soluzione a lago sul modello di Ponte Tresa) per risolvere il problema viario e dei posteggi nel Comune. Questa variante fu in seguito scartata per motivi paesaggistici e negli anni sessanta fu proposta la variante circonvallazione che prevedeva l'aggiramento del paese a monte. Nel 1970 fu votato dal Gran Consiglio un credito di 6.6 milioni di franchi destinato alla realizzazione della prima tappa (senza galleria). Il Comune stanziò pure un credito supplementare di 2.2 milioni di franchi. Il progetto venne successivamente affinato a seguito di opposizioni inoltrate dalle Associazioni ambientaliste e fu definitivamente abbandonato dall'allora Dipartimento pubbliche costruzioni. Con comunicazione del 12 aprile 1990 si annunciava che i crediti erano stati bloccati e che si rinunciava alla strada di circonvallazione, invitando nel contempo il Comune a trovare altre soluzioni.

Il Consiglio di Stato nel 1991 diede mandato ai pianificatori Ing. Rossi e arch. Küster, di studiare le alternative possibili alla sistemazione viaria di Morcote.

Nel 1994 il Municipio aderì alle proposte governative che prevedevano quanto segue:

- Costruzione di 1 autosilo in zona San Carlo per 50 posti
- Costruzione di 1 Autosilo in zona Costa per 160 posti
- Sistemazione della strada S. Antonio – Pilastrì con eliminazione dei posteggi

Per il finanziamento degli autosili il Cantone promise un sussidio del 50 % e il finanziamento per l'acquisizione dei terreni (costo fr. 12 Mio.).

Sulla scorta di questi studi furono presentati 2 messaggi municipali. Il Consiglio Comunale di Morcote nella seduta del giugno 1995 decise quanto segue:

- Sospendere l'esame del M.M. 677 chiedente un credito di Fr. 440.000 per la progettazione dei due autosili Costa e S. Carlo
- Sospendere l'esame del M.M. 678 chiedente un credito di Fr. 800.000 per la partecipazione alla sistemazione della strada Cantonale S. Antonio – Pilastrì.

La motivazione alla base di questa decisione era da ricercare nel fatto che i previsti autosili erano troppo lontani dal nucleo.

Nel contempo il Legislativo invitò il Municipio ad approfondire e studiare la possibilità di edificare un autosilo sommerso nel lago.

Dopo diversi incontri con i funzionari del Dipartimento del Territorio e del Consigliere di Stato Avv. Marco Borradori, il Municipio, nel dicembre 1996, venne invitato ad inoltrare la nuova proposta di sistemazione viaria di Morcote come domanda preconsultiva, prassi non espressamente prevista dalla Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla pianificazione del Territorio (LALPT), ma finalizzata a valutare la fattibilità della proposta.

Qui di seguito riportiamo il dettaglio delle due proposte presentate a quel momento, tenendo conto che la proposta del 1998 rappresenta un'evoluzione del progetto '96 modificato sulla base dei mutati costi e delle condizioni poste dall'Autorità.

PROPOSTA 1996

Oggetto	Posti macchina	Importo IVA esclusa
AUTOSILO SOMMERSO GARAVELLO	163	<u>8'000'000.--</u>
AUTOSILO PILASTRI Terreno	100	4'000'000.-- 700'000.--
TOTALE		<u>4'700'000.--</u>
SISTEMAZIONE URBANA (rotonde)		2'000'000.--
SISTEMAZIONE STRADA S. ANTONIO PILASTRI		1'000'000.--
TOTALE COSTI		15'700'000.--

PROPOSTA 1998

I preventivi di spesa erano stati aggiornati tenendo conto delle indicazioni scaturite dall'esame preconsuntivo della proposta 1996 da parte del Dipartimento del Territorio.

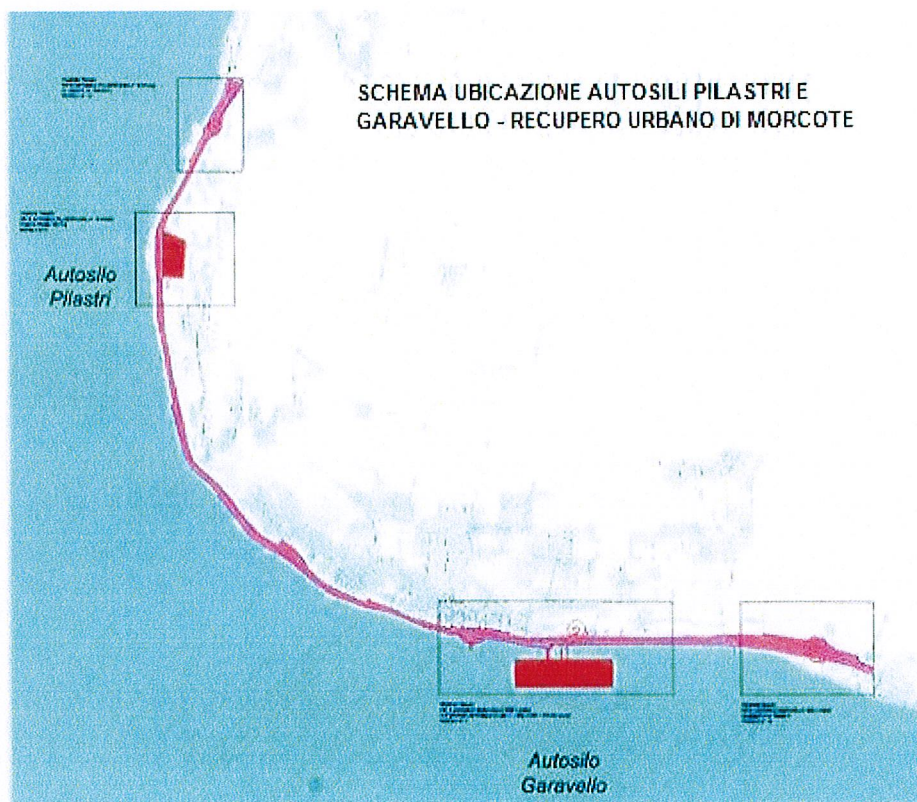
In particolare si chiedeva quanto segue:

- Eliminare i posteggi in corrispondenza del nucleo a favore di un conveniente arredo urbano.
- Migliorare l'inserimento paesaggistico dell'accesso dell' " Autosilo Garavello ".
- Verificare in base al fabbisogno la capacità effettiva degli autosili. Di conseguenza i posti macchina calcolati dal pianificatore furono aumentati di 139 unità.

Questi preventivi erano stati presentati in occasione di un incontro con i Consiglieri di Stato avv. Marina Masoni e avv. Marco Borradori nel luglio 1998, ed erano finalizzati a valutare la possibilità di sussidiamento cantonale, e anche a verificare la fattibilità finanziaria del progetto di sistemazione viaria per il Comune. Ricordiamo che questo documento venne inoltrato prima della presentazione dell'esame preliminare della revisione del Piano Regolatore di Morcote.

Oggetto	Posti macchina	Imposto IVA esclusa
AUTOSILO SOMMERSO GARAVELLO	282	16'500'000.--
Piazza		1'500'000.--
Porto		--
Terreno		500'000.--
TOTALE		18'500'000.--
AUTOSILO PILASTRI	120	5'410'000.--
Terreno		700'000.--
TOTALE		6'110'000.--

Oggetto	Posti macchina	Imposto IVA esclusa
SISTEMAZIONE URBANA (rotonde)		2'000'000.--
SISTEMAZIONE STRADALE S.ANTONIO PILAS.		1'000'000.--
TOTALE VIARIA		27'610'000.--



CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA PROPOSTA – 1998:

Autosilo Garavello:

- Corpo autosilo in calcestruzzo sommerso nel lago, ancorato al fondo con pilastri - posti macchina no. 282, in base al fabbisogno calcolato dal pianificatore.
- Accesso carrozzabile eseguito in galleria a monte della strada e collegamento subacqueo al corpo autosilo.
- Formazione di una piazza per concerti e manifestazioni.
- Formazione di un porto - 40 barche - (non calcolato nei costi e neppure nel calcolo di redditività, (Piano finanziario 2001 – 2011).
- Uscite pedonali collegate direttamente alla piazza galleggiante.

Autosilo Pilastri:

Costruzione interrata nel pendio, 4 piani, posti macchina no. 124.

POSTI MACCHINA	Nr. posteggi	Costo postomacchina
Posti macchina Autosilo Sommerso	282	65'602.85
Posti macchina Autosilo Pilastri	124	49'274.--
Posti macchina esistenti	36	
TOTALE POSTEGGI	441	

Con la proposta 1998 viene operata una considerevole riduzione dei posteggi all'aperto con la soppressione totale di quelli esistenti nella zona del nucleo.

4 Nuova sistemazione viaria (Messaggio Municipale 765 del 13 marzo 2001)

Il 13 marzo 2001 il Municipio di Morcote ha licenziato il messaggio municipale no. 765 per la richiesta di un credito straordinario di fr. 753'560.— per la progettazione fino alla domanda di costruzione del nuovo Piano Viario, suddiviso in fr. 335'650.— per l'autosilo sommerso di Garavello (vedi capitolo 6), fr. 143'050.— per l'autosilo Pilastrì e fr. 274'860.— per la sistemazione stradale del lungolago e il recupero urbano.

Per quanto riguarda il progetto Pilastrì, è stato rilasciato un preavviso favorevole sia dalla Confederazione che dal Cantone. La norma d'applicazione che disciplina i parametri edificatori dell'autosilo Pilastrì è attualmente pendente per approvazione davanti al Consiglio di Stato e ciò dato che contro la relativa variante è stato interposto un solo ricorso.

Per il progetto di sistemazione stradale si sta procedendo con la progettazione delle due rotonde alle estremità del nucleo di Morcote. Un primo passo significativo è stato raggiunto con la possibilità di introdurre il limite dei 30 Km/h sul lungolago di Morcote. Gli altri interventi verranno eseguiti in una seconda fase.

4.1 Licenza edilizia autosilo Garavello

Il 16 maggio 2006 questo Municipio ha rilasciato al Comune di Morcote la licenza edilizia per la realizzazione dell'autosilo Garavello (**allegato 1**). Il permesso edilizio, corredato da una serie di condizioni fissate dall'autorità cantonale (**allegato 2**), è stato sostanzialmente confermato in ultima istanza con sentenza 27 febbraio 2008 del Tribunale cantonale amministrativo (**allegato 3**). Anche la Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio ha rilasciato il proprio preavviso favorevole (**allegato 4**).

L'autosilo, con la sua forma di parallelepipedo rettangolo, ha una dimensione di 127,60 m x 28,90 e offre 274 posti auto e 8 zone di servizio per carico e scarico merci. La sua caratteristica principale è di essere immerso nelle acque del lago Ceresio.

Esso è suddiviso in due livelli di parcheggi collegati fra loro da rampe interne, quattro nuclei scale e un lift.

Il primo piano dispone di 131 posti auto (+4 di servizio) per un totale di 135, mentre il secondo ne offre 135 (+4 di servizio) per un totale di 139.

Tutto il corpo strutturale dell' autosilo Garavello è stato concepito con una forma avente il più possibile parti simmetriche. Questo principio è di fondamentale importanza in quanto si costruisce nel lago, dove occorre un equilibrio statico regolare che si contrapponga alla spinta volumetrica dell' acqua in cui è immerso l'edificio che verrà ancorato sul fondo. L'autosilo sarà irrigidito staticamente con gli elementi di collegamento orizzontali dei percorsi pedonali e veicolari.

Per ogni piano sono previste sei uscite di sicurezza che conducono all'esterno mediante quattro percorsi indipendenti. Parte di questi percorsi pedonali è stata pensata anche per le persone disabili (nucleo scala con lift).

All'interno di questo volume sono progettati in modo geometrico tutta una serie di pilastri e muri portanti in modo da risolvere al meglio le spinte dell'acqua.

I percorsi attraverso i quali si accede ai due livelli dell'autosilo sono disposti in modo regolare sulla superficie della costruzione; tali percorsi servono anche come vie di fuga in caso d'emergenza.

All'interno della costruzione sono previsti locali depositi, servizi igienici e locali tecnici opportunamente disposti rispettando le misure di sicurezza.

Per la circolazione d'aria interna all'autosilo è prevista una ventilazione meccanica che, da una parte aspira e espelle l'aria sporca (a lago) e dall' altra introduce l'aria pulita (dalla riva).

Per quanto riguarda il movimento veicolare, la rampa d'accesso all'autosilo, che conduce direttamente al primo piano immerso, è a doppio senso di circolazione, permettendo in tal modo una fluidità regolare delle autovetture.

Accessi:

L'autosilo Garavello, il cui nome è stato ripreso dalla località comunale è situato a lago in una posizione contigua all'ingresso del paese di Morcote.

La struttura ospitante i parcheggi è totalmente immersa nel lago di Lugano, mentre la rampa d'accesso principale veicolare e pedonale è situata sul sedime prospiciente la struttura sommersa.

Dalla riva del paese all' autosilo vi sono quattro collegamenti pedonali. Queste vie di fuga sono in parte interrate e in parte immerse:

- due si trovano ai lati della rampa veicolare; una è posta a circa metà della lunghezza dell'autosilo e una all'estremità con un corpo emergente dal lago e con una passerella di collegamento alla riva.
- due sono collocate nella torretta emergente dal lago (colonna ascensori, tromba scale).

La proposta per la nuova riva e la pavimentazione urbanistica, indicate sui piani, hanno solo carattere orientativo, indicano comunque la qualità e l'importanza del recupero urbano.

Materiali:

La struttura portante dell'autosilo, che rappresenta la parte principale di tutto l'edificio, è prevista in cemento armato. L'interno dell'autosilo verrà dipinto di bianco direttamente sulle pareti in cemento. I serramenti (porte e griglie) saranno generalmente previsti in metallo.

- Il corpo emergente dall'acqua sarà in cemento armato, la passerella di collegamento pedonale in metallo. Un'estremità della passerella verrà appoggiata sulla riva di Morcote, l'altra sul corpo emergente, in modo da garantire il collegamento con qualsiasi variazione del livello del lago.
- L'ingresso principale all'autosilo, situato sul lungolago dalla parte prospiciente il lago, è caratterizzato da un portale d'accesso in cemento armato e pietra naturale a vista.
- Una rampa d'accesso e uscita veicolare e una delle scale di percorso pedonale e uscita di sicurezza, sono contenute da murature perimetrali di sostegno e copertura in cemento armato.

Costi:

Attualmente i costi di realizzazione possono essere valutati tra i 20 e 26 milioni . La prima valutazione dei costi è stata eseguita dai progettisti sulla base di sondaggi e rapporti tecnici dei consulenti in modo da poter valutare il più possibile l'esecuzione delle varie fasi di lavoro (cantiere a Melano) e quindi allestire una stima costi più o meno 15/20 % .

La seconda valutazione dei costi è stata allestita da una società con provata esperienza nell'edificazione e finanziamento di autosili a livello svizzero.

Da queste due analisi si può affermare che la valutazione dei costi citata a margine è in linea con altre edificazioni di questo genere ed inoltre dal profilo finanziario e della redditività corrisponde a quanto citato nel presente messaggio municipale.

4.2 Licenza edilizia cantiere Melano

L'8 gennaio 2004 il Municipio di Melano ha inoltre rilasciato al Comune di Morcote la licenza edilizia per l'installazione delle opere di cantiere necessarie alla realizzazione dell'autosilo Garavello in territorio di Melano (**allegato 5**).

Il permesso edilizio, ivi comprese le relative condizioni fissate dall'autorità cantonale (**allegato 6**), è stato impugnato in seconda istanza davanti al Tribunale Cantonale Amministrativo (**allegato 7**) ma è nel frattempo cresciuto in giudicato a seguito di un accordo intervenuto con i ricorrenti (**allegato 8**).

Lavori previsti

Lavori preliminari

I lavori preliminari per la preparazione del cantiere consistono prevalentemente nello scavo necessario per approntare il bacino di carenaggio, rispettivamente la piattaforma necessaria per la costruzione dell'autosilo. Il materiale di scavo verrà depositato sul cantiere. A conclusione dei lavori verrà ripristinato il terreno attuale, evitando così inutili trasporti da e verso il cantiere.

Lavori di costruzione

Il manufatto principale e gli elementi secondari saranno realizzati in cemento armato.

Per la realizzazione del corpo dell'autosilo e dei relativi elementi di raccordo sono necessari i seguenti quantitativi di materiali:

- calcestruzzo 7'500 m³
- acciaio 825 t

Per l'approvvigionamento in calcestruzzo sono possibili sia la fornitura tramite autobetoniere che la produzione in cantiere. Nel secondo caso, la fornitura di inerti e cemento avverrà via strada, mentre è da prevedere una condotta per la fornitura dell'acqua.

Nel caso più sfavorevole dal punto di vista dei trasporti, cioè la fornitura franco cantiere del calcestruzzo, il numero di movimenti veicolari pesanti da prevedere durante la fase di costruzione (ca. 12 mesi) è di 2'600 unità. In caso di produzione in loco del calcestruzzo il numero di trasporti stradali è solo leggermente inferiore.

Lavori conclusivi e di ripristino

Una volta completato l'assemblaggio delle diverse parti il manufatto verrà varato, trasportato via lago verso Morcote e posizionato nell'ubicazione prevista. Per il varo della struttura è necessario un intervento sulla riva, per un'apertura complessiva di ca. 40 metri.

A conclusione dei lavori è previsto il ripristino della stessa secondo criteri naturalistici, a beneficio della stessa che oggi versa in condizioni di degrado e sporcizia.

5 Aspetti pianificatori (PR 2000)

Per cercare di risolvere il suaccennato problema, irrisolto da 40 anni, la revisione del PR ha voluto definire una nuova impostazione del traffico.

L'attrattività di Morcote, il continuo aumento del flusso turistico e dei veicoli dei residenti si scontrano con la forte problematica relativa all'accesso ed alla sosta dei veicoli sulla strada cantonale (che costituiscono ora l'unica possibilità di posteggio).

Già nel 1970 in un rapporto del Gran Consiglio, venivano indicati i seguenti obiettivi inerenti alla politica stradale:

- allontanamento del traffico di transito dal centro turistico di Morcote;
- creazione di sufficienti posteggi per i turisti e i residenti;
- inserimento armonioso dell'opera (strada di circonvallazione) nelle caratteristiche del villaggio e della regione.

I tentativi degli anni precedenti di sviluppare i mezzi di trasporto pubblici non si sono rilevati adeguati a risolvere i problemi. L'immagine stessa di Morcote, e di conseguenza l'offerta turistica ticinese, risentono negativamente di questo disordine urbano. Senza adeguati interventi, il Comune si troverà confrontato nell'immediato futuro con la minaccia di vedere a poco a poco rovinata la propria immagine, il proprio nucleo spopolato e, per quanto suggestivo e pittoresco, ridotto a puro museo con gravi carenze nella qualità di vita.

Il residente, come pure il turista, di fronte a questa situazione non sarà più disposto a convivere con il caos stradale.

Con il nuovo PR 2000 sono stati definiti i seguenti interventi:

- formazione di due rotonde alle estremità del nucleo; sulla strada cantonale all'altezza della Casa per anziani Fondazione Caccia-Rusca e sulla strada cantonale nelle vicinanze dell'impianto di depurazione acque;
- definizione e sistemazione del tratto di strada cantonale tra le due rotonde con declassamento a strada urbana con prevalenza d'uso pedonale e con moderazione del traffico;
- costruzione di due autosili alle estremità del nucleo; in località Garavello (sommerso nel lago) e in località Pilastrì (interrato vicino al Parco Scherrer);
- eliminazione di tutti i posteggi pubblici lungo la strada cantonale
- recupero paesaggistico ed ambientale e con sistemazione ed arredo della zona riva lago davanti al nucleo.

Questa impostazione viaria offre la possibilità di invertire il senso di marcia tramite le due rotonde (che servono da filtro) prima di entrare nella zona nucleo qualora entrambi gli autosili dovessero risultare occupati, oppure in caso di eventuali chiusure temporanee del nucleo per serate estive o per manifestazioni, evitando l'andirivieni di auto alla ricerca di posteggi.

Queste varianti sono state approvate definitivamente, e definiscono il quadro legale per poter realizzare (in una prima fase) l'autosilo di Garavello e (in una seconda fase) l'autosilo Pilastrì e le opere di riqualifica urbana.

6 Costituzione SA

Il Municipio propone di affidare la realizzazione e la gestione degli autosili comunali, ed in particolare dell'autosilo Garavello, ad una società da costituire nella forma della società anonima ai sensi degli articoli 620 e segg. del CO, controllata dal Comune di Morcote che avrà la maggioranza del capitale azionario.

6.1 Motivi

La realizzazione dell'autosilo sotto controllo diretto dell'amministrazione comunale imporrebbe al Comune l'acquisizione di competenze di cui attualmente non dispone, quindi l'assunzione diretta di personale specializzato. La successiva gestione dell'autosilo svolta direttamente dall'amministrazione comunale è ipotesi che non convince il Municipio. La novella della Legge Organica Comunale, approvata dal Gran Consiglio ticinese il 7 maggio 2008, autorizza i Comuni a procedere alla costituzione di società di partecipazione, in particolare per la gestione di beni patrimoniali. Tale può essere considerato per l'importanza commerciale che rivestirà la sua gestione, ma anche alla luce della giurisprudenza del Tribunale federale, il costruendo autosilo in zona Garavello. Esistono altri casi nel cantone, nei quali Comuni hanno proceduto nel modo citato.

Il caso maggiormente noto è quello dell'autosilo di Piazza del Sole a Bellinzona, gestito da una SA alla quale il Comune ha concesso un diritto di superficie per sé stante e permanente sull'area dove sorge l'autosilo.

Il Comune di Bellinzona partecipa al capitale della società nella misura del 20%. Il controllo della società di gestione dell'autosilo di Piazza del Sole è in mani private. Nel caso dell'autosilo Garavello si è optato per una partecipazione maggioritaria del Comune in virtù del fatto che l'autosilo non sorgerà su di una superficie solida, bensì nel lago, bene appartenente al demanio naturale del Cantone.

Deve quindi prevalere sull'interesse commerciale l'interesse pubblico all'uso di un bene demaniale a favore della popolazione morcote. Il Municipio propone di chiamare la società "Autosili comunali di Morcote SA" e di darle sede nel Comune, con recapito presso il Municipio.

Attraverso un messaggio formulato all'attenzione del Gran Consiglio, parallelamente a quello municipale, il Consiglio di Stato chiederà al Legislativo, competente per la decisione in virtù dell'art. 11 della Legge sul demanio pubblico, di voler concedere al Comune di Morcote, con facoltà di quest'ultimo di trasferirlo ad un terzo qualificato, un diritto d'uso speciale del demanio pubblico tale da permettere la realizzazione dell'autosilo. Il diritto di uso speciale sarà oggetto di una concessione della durata di cinquant'anni, da prevedere nella forma del diritto per sé stante e permanente, con possibilità quindi di intavolare tale diritto a registro fondiario e di eventualmente gravarlo ipotecariamente.

Il diritto speciale d'uso non sarà concesso gratuitamente: il Comune sarà tenuto al versamento di un' indennità ancora da definire al Cantone. L'onere del pagamento sarà trasferito, così come il diritto per sé stante e permanente alla costituenda società di gestione dell'autosilo. Le trattative per la definizione dell'importo dell'indennità sono attualmente in corso.

Il Municipio propone di costituire la società dotandola inizialmente di un capitale azionario di Fr. 500'000.- da liberare a contanti senza partecipazioni di terzi oltre al Comune. La proposta di statuto è allegata al presente messaggio (**allegato 9**).

La società acquisirà così personalità e capacità giuridica e potrà quindi sottoscrivere tutte le convenzioni e tutti i contratti necessari per la preparazione dell'operazione di realizzazione dell'autosilo e svolgere le necessarie procedure di appalto nel rispetto della Legge sulle commesse pubbliche. Con il Comune dovranno anche essere stabilite le condizioni di cessione della concessione di uso speciale del demanio cantonale, quelle del parziale finanziamento comunale dell'opera e definiti eventuali diritti d'uso comunale dei posteggi; con le banche si dovranno stabilire i termini di finanziamento della costruzione. Il tutto sotto riserva della futura approvazione da parte di codesto Consiglio comunale di tutti i crediti ed impegni necessari al completamento dell' operazione.

Solo in una seconda fase, il Municipio sottoporrà a codesto Consiglio comunale la domanda di credito definitiva, che conterrà anche la richiesta di autorizzazione dell'aumento del capitale azionario della società, fermo restando che al momento attuale appare necessario che il capitale azionario venga interamente finanziato dal Comune. La valutazione definitiva potrà però essere ragionevolmente effettuata soltanto nel momento in cui sarà chiaramente definito il costo complessivo dell'opera.

E' attualmente allo studio la possibilità di permettere la sottoscrizione di parti del capitale sociale anche alle cittadine e ai cittadini di Morcote, combinando la partecipazione azionaria ad un diritto d'uso di un determinato numero di posteggi. Il Comune parteciperà all'aumento di capitale mediante conferimento in natura, segnatamente con l'apporto di beni immobili sui quali saranno realizzate le parti a terra dell'autosilo ed in particolare l'entrata: si tratta dei mappali 712 e 710, e cioè dell'attuale proprietà Borelli (cfr. il messaggio no. 851 relativo all'esercizio del diritto di compera), del mappale no. 709 e di parte del mappale 713, cioè della parte da espropriare della proprietà della Comunione ereditaria Caratti, Bernasconi, Poncioni, Castiglioni (cfr. il messaggio no. 851) e dei terreni mappali 711 e 715 che il Comune esproprierà dal Cantone (cfr. il messaggio no. 851) per un valore complessivo stimato in fr. 909'000.--.

6.2 Utilizzo capitale sociale fr. 500'000.--

Il Capitale messo a disposizione della SA servirà a finanziare la gestione corrente della società, l'organizzazione del concorso d'appalto secondo la Legge cantonale sulle commesse pubbliche, la ricerca dei finanziamenti necessari (pubblici e di terzi), a perfezionare tutte le pratiche legali e amministrative necessarie per poter edificare l'autosilo.

I costi sono così valutati:

COSTI UNICI		
Costi di gestione del concorso	Fr.	65'000.--
Costi dei consulenti esterni della giuria	Fr.	40'000.--
Consulenze particolari	Fr.	25'000.--
Preparazione atti di concorso	Fr.	10'000.--
Consulenze legali per la procedura di appalto /diversi	Fr.	20'000.--
Indennizzo partecipanti	Fr.	20'000.--
Spese costituzione SA	Fr.	10'000.--
Totale parziale	Fr.	190'000.--
COSTI RICORRENTI (calcolati per 2 anni)		
Gestione SA / Amministrazione/ Società di Revisione	Fr.	120'000.--
Consulenze diverse	Fr.	190'000.--
Totale parziale	Fr.	310'000.--
Totale	Fr.	500'000.--

6.3 Sostenibilità economica del progetto Autosili comunali di Morcote SA

Il Municipio attribuisce grande importanza alla sostenibilità economica del progetto, sia per il Comune di Morcote che per la costituenda SA. Tenuto conto dell'importante sussidio assicurato dal Cantone (v. capitolo successivo) e delle ulteriori fonti di finanziamento (in particolare bancario), vi sono delle premesse positive anche da punto di vista economico per continuare con le procedure e gli approfondimenti. Gli effettivi costi di realizzazione dell'autosilo saranno però noti soltanto dopo l'esperimento delle procedure pubbliche di appalto, che dovranno essere condotte dalla costituenda SA. Soltanto a quel momento sarà possibile stabilire su quali basi e a quali condizioni la costituenda SA potrà (e dovrà) negoziare con le autorità (sussidio e tasse d'uso demaniale) e con gli istituti di credito coinvolti (entità e condizioni dei mutui ipotecari, ecc.).

6.4 Sussidiamento cantonale

Per il sussidiamento dell'intera opera edificatoria il Consiglio Stato con lettera del 1° marzo 2005 ha garantito un sussidio di fr. 13 Mio, erogabile sull'arco di 8 anni a partire dal quadriennio 2008-2012 (**allegato no. 10**).

Formalmente il credito dovrà essere approvato dal Gran Consiglio Ticinese, contemporaneamente alla concessione per poter costruire nel lago.

L'erogazione del sussidio è stata subordinata all'inizio dei lavori, inizialmente previsti nel mese di febbraio 2007.

A seguito delle lunghe procedure edilizie (descritte nei precedenti capitoli) il Consiglio di Stato ha concesso una proroga sino al 30 giugno 2008 (**allegato 11**).

Il Municipio ha chiesto un'ulteriore proroga sino alla fine della corrente legislatura; proroga che è stata concessa il 9 luglio 2008 (**allegato 12**).

Per quanto riguarda invece l'eventuale stanziamento di sussidi federali, la problematica potrà essere affrontata solo nel momento in cui si procederà alla progettazione della riqualifica urbanistica del lungo lago di Morcote.

7 Conclusioni

Da oltre un quarantennio il risanamento della situazione viaria costituisce una delle principali emergenze nel Comune di Morcote. Con la revisione generale del piano regolatore (PR 2000) il Comune ha posto le basi pianificatorie per arginare l'eccessivo transito veicolare sul lungolago del nucleo protetto, i disagi alla circolazione e la carenza di posteggi, in particolare nei mesi di maggior affluenza turistica. La costruzione dell'autosilo rappresenta senz'altro un primo fondamentale tassello per la risoluzione dell'annoso problema del traffico a Morcote. Dopo una lunga procedura edilizia (durata oltre due anni), anche le ultime istanze cantonali hanno finalmente accertato in modo definitivo l'assenza di impedimenti edilizi alla realizzazione del progetto. Sulla base delle esperienze positive che possono vantare altri comuni ticinesi (in particolare la città di Bellinzona con la realizzazione dell'autosilo Piazza del Sole), questo Municipio è dell'avviso che sia necessario affidare la costruzione e la gestione dell'autosilo Garavello ad una società anonima a partecipazione pubblica di maggioranza da parte del Comune di Morcote, ovvero alla costituenda Autosili comunali di Morcote SA, che in una prima fase verrebbe dotata di un capitale azionario di fr. 500'000.-. La costituenda SA rappresenta un crocevia fondamentale per tutte le scelte operative future. Essa avrà anzitutto l'importante compito di mettere in atto le complesse procedure di pubblico appalto, indispensabili per conoscere gli effettivi costi di realizzazione dell'autosilo, che oggi possono essere solo approssimativamente stimati. In una seconda fase (ovvero sulla base di un'accurata valutazione dei costi di realizzazione) sarà possibile determinare con precisione le effettive esigenze circa il finanziamento dell'opera (dimensioni del finanziamento da parte di terzi (sussidi e banche), rispettivamente entità dell'aumento del capitale azionario). Se, contrariamente alle ragionevoli aspettative nutrite dal Municipio, i costi di realizzazione dell'opera dovessero eccedere le possibilità di finanziamento indicate, il Comune potrà in ogni caso sciogliere successivamente la SA. È però fuori dubbio che respingendo la costituzione della SA verrebbero vanificati gli sforzi (non da ultimo economici) profusi dal Comune di Morcote nell'arco delle ultime tre legislature per porre finalmente rimedio alla crescente pressione del traffico, in un'area che anche la Confederazione ha dichiarato di assoluto pregio paesaggistico.

8 Dispositivo di risoluzione

Preso atto di quanto sopra e a disposizione per qualsiasi ulteriore informazione il Municipio di Morcote vi invita a voler

risolvere:

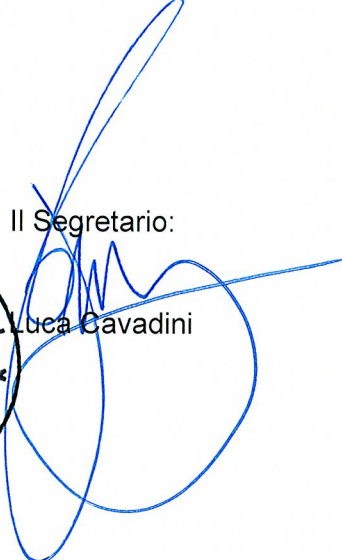
1. E' approvata la partecipazione del Comune di Morcote alla costituenda società anonima Autosili comunali di Morcote SA, nella misura della totalità del capitale sociale e cioè delle 50 azioni nominative di CHF 10'000.- ciascuna, per un totale di Fr. 500'000.--, sulla base del progetto di statuto, allegato al messaggio municipale quale annesso 8, che viene ratificato articolo per articolo ed in seguito nel suo complesso.
2. Al Municipio è concesso un credito d'investimento di F. 500'000.-- per la sottoscrizione della totalità del capitale sociale e cioè delle 50 azioni nominative di nominali Fr. 10'000.- ciascuna della costituenda Autosili comunali di Morcote SA, per un importo complessivo di Fr. 500'000.--.
3. Il credito d'investimento sarà contabilizzato nel conto degli investimenti quale Investimento in beni amministrativi. Il valore delle azioni, corrispondente all'investimento di Fr. 500'000.--, sarà contabilizzato a bilancio sotto la voce 15 Prestiti e partecipazioni, Azioni Autosili comunali di Morcote SA.
4. A norma dell'art. 13. cpv. 3 della Legge organica comunale, il credito decade se non è utilizzato entro il termine di due anni dalla crescita in giudicato dalla presente decisione.

5. Il Municipio è incaricato di procedere al perfezionamento delle relative pratiche, in particolare è autorizzato alla costituzione della società anonima Autosili comunali di Morcote SA, al conferimento del capitale sociale ed alla nomina dei relativi organi.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco: 
Fausto Bizzini



Il Segretario: 
Luca Cavadini

Per esame e rapporto

Gestione	Legislazione e petizioni
●	●

Approvato con Risoluzione municipale no. 497 del 28 luglio 2008