

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signor
Tullio Righinetti e cofirmatari
Per il Gruppo PLR
Deputato al Gran Consiglio

Interrogazione 19 ottobre 2009 n. 275.09 A quando la circonvallazione Agno-Bioggio

Signor deputato,

con la sua interrogazione esprime perplessità sull'evoluzione del PTL, ritenendo in particolare che si realizzi troppo poco, valuta in modo negativo il ruolo svolto dalla ferrovia Lugano-Ponte Tresa ed infine ci interroga sulla modalità di finanziamento della circonvallazione Agno-Bioggio. Desideriamo innanzitutto evidenziare alcuni aspetti generali da lei toccati per poi entrare nel merito degli interrogativi posti.

A. Aspetti generali

(1) Investimenti effettuati

Con il messaggio n. 6179 del 18 febbraio 2009 sul Piano della viabilità del Polo luganese (PVP) abbiamo informato circa l'evoluzione degli investimenti per il PTL (stato al 31.12.2008).

Globalmente, considerando anche le opere ora in costruzione e in progettazione, sono stati attribuiti crediti per 496,3 mio. fr., di cui già investiti/utilizzati 228,6 mio. fr. (stato 31.12.2008).

Inoltre vanno considerati gli investimenti attivati negli anni 1991-2004 per i cosiddetti Piani di pronto intervento (PPI). Sei piani, per un totale di 60 mio. di fr., sono stati destinati ad interventi in tutta la regione Luganese. Un programma specifico, con un credito di 32,7 mio. fr., è stato utilizzato per la sistemazione degli accessi a Lugano.

Globalmente l'impegno nel Luganese è dunque stato rilevante e, sulla base della programmazione attuale, tale resterà anche nei prossimi anni.

(2) L'evoluzione dei viaggiatori sulla FLP è positiva. Il carico medio di utenti giornalieri si situa a circa 5'500. Dal 2007 al 2008, in corrispondenza con l'introduzione dell'orario cadenzato ogni 15', l'incremento è stato del 10%.

Si tratta di una domanda di mobilità non indifferente, che equivale, utilizzando i parametri medi di occupazione, a circa 4'000-4'500 autoveicoli. Ciò rappresenta, ad esempio, il 15% del carico stradale medio registrato nella sezione stradale più carica (Vallone di Agno). Il contributo della ferrovia alla gestione della mobilità non va dunque banalizzato.

Riteniamo, contrariamente alla sua valutazione, che i prezzi per l'utilizzo dei mezzi pubblici non siano in generale eccessivi. A tale proposito è utile riferirsi alla seguente tabella, che illustra la situazione con un esempio concreto riferito ai tragitti Ponte Tresa-Lugano e Magliaso-Lugano, e lo confronta con il costo dell'uso dell'autovettura.

Tratta	Trasporto pubblico		Auto (senza costo parcheggio)	
	Biglietto andata-ritorno con abb. ½ prezzo	Abbonamento Arcobaleno annuale adulti (utilizzo 220 g/anno)	Costi completi (77 cts/km, fonte TCS)	Solo costi variabili (29 cts/km, fonte TCS)
Ponte Tresa - Lugano (10.7 km, fonte Google maps)	7.00 fr	5.54 fr	16.48 fr	6.21 fr
Magliaso -Lugano (7.8 km, fonte Google maps)	5.60 fr	4.05 fr	12.01 fr	4.52 fr

Tabella: confronto costi per un viaggio andata-ritorno

Rileviamo che l'uso del mezzo pubblico, purché si sia in possesso di un abbonamento, è sempre più vantaggioso rispetto all'autovettura.

La differenza a favore del trasporto pubblico si amplifica molto passando dalle brevi distanze, come è il caso dell'esempio qui riportato, a quelle medio-lunghe.

Per il viaggiatore che circola raramente con i trasporti pubblici e quindi non acquista un abbonamento la situazione può essere invece diversa a dipendenza della presa in considerazione del costo del parcheggio rispettivamente dei costi totali oppure solo di quelli variabili dell'automobile. Con l'introduzione della Comunità tariffale integrale a fine 2010 i titoli di trasporto diventeranno in ogni caso più concorrenziali anche per gli utenti saltuari dei trasporti pubblici.

- (3) Rimandiamo all'articolata risposta che abbiamo dato all'interrogazione del 4 ottobre 2009 del deputato Lorenzo Quadri per gli aspetti riguardanti l'evoluzione del finanziamento del PTL e della circonvallazione Agno-Bioggio in particolare.

Come illustrato nella stessa i contributi federali ipotizzati a suo tempo per quest'ultima (cfr. messaggio n. 4839 del 14.1.1999) sono decaduti con l'introduzione ad inizio 2008 delle nuove normative legate alla perequazione finanziaria e alla nuova ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC). Nello stesso periodo si è aperta la possibilità di ottenere contributi federali tramite il nuovo Fondo per le infrastrutture negli agglomerati attraverso l'elaborazione dei Programmi d'agglomerato.

Cantone e CRTL hanno inserito nel Programma d'agglomerato del Luganese la circonvallazione nella lista delle misure con priorità B. La Confederazione l'ha iscritta invece nella lista con priorità C, evidenziando un rapporto costi-benefici ritenuto insufficiente.

B. Interrogativi posti

- 1. Se corrisponde al vero che il Consiglio di Stato era al corrente da molti mesi di questa operazione avvenuta a Berna.**
- 2. Se si vorrei sapere quando è stato effettivamente informato l'esecutivo cantonale, e che cosa ha fatto per cercare di evitare il declassamento della Agno-Bioggio.**

Il termine "declassamento" è improprio. Il Cantone e le Commissioni regionali dei trasporti sono stati informati nel corso del mese di settembre 2008 dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale sui risultati provvisori riguardanti la valutazione del PAL.

Tale comunicazione è avvenuta dopo aver sentito durante la primavera 2008 a Berna i rappresentanti del Dipartimento del territorio e della Commissione regionale dei trasporti del Luganese, che hanno avuto l'opportunità di illustrare i contenuti del PAL. La valutazione, coordinata dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, si è basata sui pareri degli Uffici

federali interessati e su una seconda opinione, espressa da un consorzio di specialisti esterni, designato tramite concorso.

D'intesa con la Commissione regionale dei trasporti il Dipartimento del territorio ha trasmesso le proprie osservazioni su tali risultati provvisori chiedendo verifiche supplementari.

Nel gennaio 2009 il Dipartimento federale competente ha posto in consultazione nei Cantoni il "Decreto federale sulla tappa di finanziamento 2011-2014 per il programma Traffico d'agglomerato", accompagnato dal Rapporto d'esame definitivo del Programma d'agglomerato del Luganese e di quello del Mendrisiotto. Il Consiglio di Stato ha consultato le Commissioni regionali dei trasporti e ha successivamente inviato all'Autorità federale il proprio preavviso, coinvolgendo anche la Deputazione alle Camere federali.

Globalmente questo Consiglio, unitamente alle CRT, ha espresso un giudizio di moderata soddisfazione sul Programma d'agglomerato del Luganese e di sostanziale soddisfazione su quello del Mendrisiotto. Non tutte le richieste sono state purtroppo accolte ma è ben vero che entrambi i programmi sono stati accettati e hanno ottenuto un tasso di contribuzione del 30, rispettivamente 35%. Il PAL si è classificato al settimo posto su ventinove programmi approvati in rapporto ai contributi assoluti e pro capite riconosciuti. Si tratta di un risultato in linea con l'importanza di Lugano nella gerarchia degli agglomerati svizzeri. Il volume di contributi federali per il periodo 2011-2018 ammonta per il Luganese a circa 100 mio. di franchi.

Il Messaggio del Consiglio federale al Parlamento sulla tappa di finanziamento 2011-2014 è stato approvato dall'esecutivo l'11 novembre scorso. Il Parlamento se ne occuperà nei prossimi mesi, in modo che il credito-quadro possa essere liberato entro la fine del 2011. La procedura di approvazione non è dunque ancora conclusa.

La valutazione dell'Autorità federale è stata in generale improntata a grande severità, sicuramente da ricondurre anche a richieste che superavano di oltre il doppio la disponibilità finanziaria.

Il giudizio espresso sulla circonvallazione di Agno-Bioggio è stato negativo in base a un rapporto costi-benefici reputato insufficiente.

Visti i criteri di giudizio, orientati in modo significativo sulla mobilità lenta, i trasporti pubblici, la sicurezza e gli impianti intermodali, l'esito non ha sorpreso. Occorre peraltro constatare che su 41 proposte di circonvallazioni stradali sottoposte all'Autorità federale in tutta la Svizzera, solo 5 sono state valutate favorevolmente nell'ambito dei progetti da realizzare nel periodo 2011-2014.

3. Nel caso in cui sia stato al corrente da tempo, perché non ha informato subito il Gran Consiglio, che è l'istanza che ha concesso il credito, o perlomeno la Commissione della Gestione. Purtroppo l'informazione è arrivata tramite i media solo da qualche settimana.

L'informazione era di dominio pubblico dal dicembre 2008 in quanto tutta la documentazione è stata posta in consultazione dall'Autorità federale ed è stata pubblicata anche sul sito internet dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale.

Le Commissioni regionali dei trasporti hanno valutato questi risultati provvisori e sono state consultate dal Cantone in vista della sua presa di posizione all'indirizzo della Confederazione, avvenuta nel corso del mese di aprile 2009. Come detto a tuttoggi non è ancora stata presa una decisione da parte del Parlamento.

Questo Consiglio ha comunque ritenuto di continuare la progettazione dell'opera in quanto parte integrante della prima fase del PTL, approfondendo anche le possibili tappe attuative.

4. Interessa inoltre sapere se, oltre al declassamento della Circonvallazione Agno-Bioggio, hanno subito la medesima sorte altre opere, che concernono il PTL e non sono direttamente legate alla ferrovia.

Per il PTL sono stati riconosciuti contributi per un importo di circa 100 mio. fr. per il periodo 2011-2018, di cui ca. 27 mio. fr. per il quadriennio 2011-2014.

Si tratta di alcuni interventi previsti dal Piano della viabilità del polo luganese (PVP), della stazione FFS di Lugano, della tappa prioritaria della rete tram con il collegamento con il centro di Lugano e verso Manno e del nodo intermodale di Lamone-Cadempino.

Non sono stati invece riconosciuti, per principio, in nessuno dei 29 programmi d'agglomerato accettati, grandi impianti P+R situati nell'agglomerato stesso.

Nel caso specifico del PAL non è poi stato riconosciuto l'anello stradale previsto dal progetto di sistemazione della stazione di Lugano, mentre sono state invece riconosciute le componenti relative al terminale bus, alle strutture e ai collegamenti pedonali e alla sistemazione dei piazzali (ca. 17 mio. fr.).

5. Infine quanti anni di ritardo subiranno gli interventi per i quali già era stata allestita una tempistica circa la loro realizzazione e la loro messa in esercizio.

Questo Consiglio conferma il proprio impegno per la realizzazione completa del PTL. E' un dato di fatto che le opere previste dal Piano comportano investimenti molto elevati anche in ragione di un contesto territoriale molto difficile in cui, su una superficie relativamente contenuta, si concentrano insediamenti residenziali, localizzazioni produttive e tutte le infrastrutture di servizio. A fronte delle diverse opere in fase di progettazione (in particolare circonvallazione Agno-Bioggio, stazione FFS di Lugano, nodo di Molinazzo/tappa prioritaria rete tram) questo Consiglio sta esaminando con la Commissione regionale dei trasporti del Luganese le modalità per garantire continuità nell'attuazione del Piano. Reputiamo a tal proposito di dover considerare anche le possibilità di esecuzione a tappe. Tutte le opere prioritarie saranno quindi portate avanti.

Come previsto dalla Linee direttive 2008-2011 e relativi aggiornamenti questo Consiglio intende dunque impegnarsi per l'attuazione progressiva delle opere prioritarie dei Piani regionali dei trasporti.

Voglia gradire i migliori saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

Il Cancelliere:

G. Gendotti

G. Gianella

Copia:

- Commissione regionale dei trasporti del Luganese, via Sala 13, 6963 Pregassona
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità
- Divisione delle costruzioni
- Divisione dell'ambiente
- Sezione della mobilità