

# Rapporto

numero

**7412 R**

data

27 novembre 2018

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione della gestione e delle finanze  
sul messaggio 6 settembre 2017 concernente la richiesta di un credito di  
8'570'000.00 CHF e dell'autorizzazione a effettuare una spesa di  
14'950'000.00 CHF per la realizzazione delle opere del Piano di pronto  
intervento (PPI) per il Basso Malcantone, nell'ambito dell'attuazione  
delle opere della seconda fase del Piano dei trasporti del Luganese  
(PTL) e del Programma d'agglomerato del Luganese (PAL)**

## 1. RICHIESTA E SCOPO DEL MESSAGGIO GOVERNATIVO

### 1.1 Richiesta

Il Consiglio di Stato chiede al Gran Consiglio di autorizzare la spesa di CHF 14'950'000 e lo stanziamento di un credito di **CHF 8'570'000** per la realizzazione delle opere del Piano di pronto intervento (PPI) per il Basso Malcantone, previste nella seconda fase d'attuazione del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e del Programma di agglomerato del Luganese (PAL).

### 1.2 Scopo

La strada principale A398, che collega i comuni di Ponte Tresa–Caslano–Magliaso–Agno, rappresenta uno tra gli assi più trafficati del Cantone e crea problemi di sicurezza relativi, ad esempio, alla presenza della linea della Ferrovia Lugano - Ponte Tresa (FLP). Il piano speciale per la viabilità del Basso Malcantone è stato inserito nel PTL, il cui credito quadro prevedeva, da parte del Parlamento, diverse centinaia di milioni di franchi per i vari interventi stradali e ferroviari della linea nel Basso Malcantone, per i quali, a oggi, sono stati realizzati interventi pari a circa 60 milioni di franchi.

In seguito all'abbandono dei progetti nell'area di Ponte Tresa, il Dipartimento del territorio, in collaborazione con la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL), ha svolto uno studio di fattibilità e opportunità per l'attraversamento stradale di Magliaso, Caslano e Ponte Tresa ed estensione della FLP fino al confine dal quale è scaturita la cosiddetta "variante C2" che è stata adottata dal Consiglio di Stato e inserita nel Piano direttore cantonale quale "Dato acquisito", ma che tuttavia figura nel PAL 2 quale misura a lungo termine in priorità C.

Il DT, sempre in collaborazione con la CRTL, ai sensi della Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, ha perciò identificato e analizzato una serie d'interventi a breve/medio termine con l'intento di raggiungere **4 obiettivi**:

- **l'aumento della capacità e la fluidificazione del traffico sull'asse malcantonese**, in prospettiva della nuova circonvallazione Agno-Bioggio;

- **l'estensione del bacino d'utenza della ferrovia (FLP)** tramite una nuova fermata (Caslano-Colombera), in prospettiva dell'arrivo della rete tram-treno, e un miglioramento dell'accessibilità pedonale e ciclabile;
- **il miglioramento della sicurezza** in generale e dei passaggi a livello in particolare;
- una base per il **riordino urbanistico comunale**.

### 1.3 I progetti finanziati

Il PPI per il Basso Malcantone è distribuito lungo tutto l'asse stradale e, in sintesi, comprende quattro principali comparti (per informazioni più dettagliate si rinvia alle pagine 4-14 del messaggio governativo), tre dei quali affrontati nel messaggio analizzato.

1. Il comparto Caslano definisce in primis la sistemazione degli incroci di via Stazione e via Industria a Caslano: per entrambi è prevista la **semaforizzazione** (al posto delle barriere) al fine di regolare sia i flussi stradali che l'incrocio delle due vie con la linea della FLP, migliorando la **messa in sicurezza dei nodi** e l'accesso alla zona industriale. In secondo luogo si prevede la realizzazione della **nuova fermata FLP Caslano-Colombera**, che garantirà una migliore connessione del trasporto pubblico con la zona industriale e la nuova scuola media. Il progetto prevede infine la creazione di un tratto di **pista ciclo-pedonale** tra via S. Michele e l'incrocio via Rossée - via Campagna.
2. Il comparto Magliasina presenta invece il **potenziamento mirato delle rotonde Magliasina e Magliaso**, con l'obiettivo di potenziare le condizioni di circolazione e di sicurezza della zona più trafficata dell'intero asse della strada principale A398 tra Agno e Ponte Tresa: l'intento è quello di **fluidificare il flusso principale in direzione di Ponte Tresa rispettivamente Agno**. Inoltre è previsto il **risanamento del ponte in ferro sulla Magliasina**, di notevole interesse sia tecnico sia ingegneristico e protetto quale bene culturale di interesse locale, che sarà utilizzato quale collegamento pedonale tra le due sponde della Magliasina, in sostituzione del marciapiede eliminato sul ponte stradale.
3. Il comparto Magliaso Paese prevede infine **interventi di miglioria stradale e riqualificazione urbanistica di via Cantonale** (dalla scuola comunale fino al radar fisso, per una lunghezza di 250 metri). È in questo senso prevista una serie d'interventi sulla carreggiata e nelle aree pedonali allo scopo di migliorare la sicurezza degli utenti a mobilità lenta per una migliore qualità di vita e convivenza con il traffico motorizzato.

Sono invece esclusi dal Messaggio gli interventi del comparto Ponte Tresa, poiché si necessita un coordinamento con il progetto di percorso ciclabile, in particolare con la passerella ciclo-pedonale sulla Tresa, la cui definizione di modalità, tempistica e finanziamento sono ancora in attesa di un riscontro da parte italiana.

## 1.4 Costi e finanziamento

Il preventivo è ripartito secondo le seguenti categorie di costo per i tre comparti:

		<b>Comparto Caslano</b>	<b>Comparto Magliasina</b>	<b>Comparto Magliaso-Paese</b>
I	Fondi	980'000.00	190'000.00	80'000.00
II	Lavori preliminari e installazioni	1'300'000.00	630'000.00	150'000.00
III	Lavori di sterro e sottostruttura	920'000.00	240'000.00	100'000.00
IV	Costruzioni, opere in calcestruzzo	750'000.00	580'000.00	20'000.00
V	Soprastrutture e pavimentazioni	2'230'000.00	1'080'000.00	420'000.00
VI	Lavori esterni	610'000.00	10'000.00	30'000.00
VII	Segnaletica	700'000.00	80'000.00	50'000.00
VIII	Gestione	30'000.00	30'000.00	50'000.00
	Imprevisti (ca. 10.0%)	665'000.00	270'000.00	85'000.00
	Spese generali (onorari, ecc.)	1'080'000.00	440'000.00	130'000.00
	IVA (8%) (esclusi i fondi)	665'000.00	270'000.00	85'000.00
<b>Totale per comparto (CHF)</b>		<b>9'930'000.00</b>	<b>3'820'000.00</b>	<b>1'200'000.00</b>
<b>Totale complessivo (CHF)</b>		<b>14'950'000.00</b>		

	Costo preventivato (base aprile 2017)	Legge sulla protezione dei beni culturali	Cantone Ticino	Comuni (CRTL)
	CHF [mio]	CHF [mio]	CHF [mio]	CHF [mio]
<b>Totale investimento previsto</b>	<b>14.950</b>	<b>0.175</b>	<b>8'570</b>	<b>6'205</b>
			<b>14.950</b>	

Per le opere previste dalla presente richiesta di credito le fonti di finanziamento sono date dal **Cantone per il 58%, pari a un importo di CHF 8'570'000**, e dai Comuni della CRTL per il 42%, pari a un importo di CHF 6'205'000; mentre per quanto riguarda il risanamento del ponte in ferro sulla Magliasina, in base alla Legge sulla protezione dei beni culturali, è previsto un contributo pari a CHF 175'000, per un totale di investimenti preventivati pari a CHF 14'950'000. La spesa si estenderà sul quadriennio in corso (2016-2019), per un totale di CHF 9'000'000, e sul prossimo (2020-2023), per un ammontare pari a CHF 5'950'000.

## 2. LA POSIZIONE DEI COMUNI DEL MALCANTONE

Alla Commissione della gestione e delle finanze sono giunte diverse lettere da parte dei Comuni del Malcantone; lettere che – in estrema sintesi – hanno evidenziato una spaccatura fra i comuni “collinari” e quelli “di pianura”.

Il Comune di Monteggio – con il sostegno di Aranno, Astano, Cademario, Croglio, Curio, Migliegla, Neggio, Novaggio, Ponte Tresa e Sessa – ha manifestato infatti diversi dubbi sulla reale efficacia di molte misure proposte dal messaggio governativo, giudicate perlopiù dei palliativi, mentre il Malcantone si attende ben altre soluzioni: “*o si attivano misure radicali, quali galleria e circonvallazioni, o è meglio non compromettere una situazione già fin troppo delicata*”. In particolare viene manifestata una perplessità sulla posa di nuovi semafori – viene portato l’esempio del nuovo semaforo a Ponte Tresa che, a dire degli scriventi, ha generato un aumento delle colonne e dei tempi di percorrenza, come anche del traffico parassitario nelle strade secondarie del medio e alto Malcantone – e segnalata la preoccupazione per la gestione dei nuovi cantieri penalizzanti per cittadini e imprese. Infine, si giudica irresponsabile approvare un credito che porta alla cassa i Comuni della regione portando benefici solo a una parte di essi. Nel concreto con la lettera il Comune di Monteggio chiede quindi:

- di **procedere con le misure condivise**, in particolare la nuova fermata FLP Caslano-Colombera, il risanamento del ponte di ferro sulla Magliasina e la realizzazione della pista ciclo-pedonale;
- di **non approvare le misure non condivise, quali la posa di nuovi semafori (via Cantonale-via Stazione e via Colombera-via Industria), i potenziamenti delle rotonde (Magliasina e Magliaso) e il comparto Magliaso Paese;**
- di **impiegare il credito non utilizzato** da un lato “*per accelerare la **progettazione delle gallerie tra Agno e Ponte Tresa***” e, dall’altro, “*per **promuovere maggiormente il trasporto pubblico della regione**, in modo particolare portando le corse dell’autopostale nelle fasce orarie che più lo richiedono*”.
- In via subordinata, i firmatari chiedono “*una **simulazione pratica degli impianti semaforici con la posa di impianti provvisori (semafori da cantiere) per un periodo minimo di 4 settimane, da sperimentare nei periodi meno favorevoli alla mobilità (periodo invernale con scuole in esercizio)***”.

Argomenti, questi, che i Comuni firmatari – attraverso i Sindaci di Monteggio e Croglio – hanno sostenuto anche in audizione in data 11 settembre 2018.

In aggiunta, il Comune di Ponte Tresa chiede che, per la sistemazione dell’incrocio in via Colombera – via Industria (2.1.2), “*vengano fatte le necessarie verifiche sull’impatto della semaforizzazione e la possibilità di trovare con il Comune di Caslano una soluzione per lo sfruttamento degli accessi per la zona industriale da quelli già esistenti in via Stazione e via S. Michele che già ora sono semaforizzati. Soluzione attuata con successo dai Comuni di Bioggio e Manno per il comparto in via Cantonale – via Galleria*”.

**Sostegno** alle misure è invece giunto dai Comuni di Agno, Bioggio e Manno – secondo i quali “*gli interventi sono stati concordati nell’ambito della Delegazione delle Autorità per la viabilità del Basso Malcantone e non vi sono motivi per modificare il preavviso già espresso*” – e da quello di Caslano, che ribadisce come la decisione sia stata presa alla presenza dei rappresentanti di Agno, Caslano, Croglio, Magliaso, Monteggio, Neggio, Ponte Tresa, Pura, Regione Malcantone, Dipartimento del Territorio del Canton Ticino e

Commissione regionale dei trasporti del Luganese. Sebbene la posa di semafori – voluta dai tecnici del Dipartimento del territorio perché più sicuri rispetto alle barriere e non pregiudicanti la fluidità del traffico – preoccupi anche il Municipio di Caslano, lo stesso esecutivo non ritiene che ciò sia sufficiente per bloccare il credito e le opere previste. Il Comune di Magliaso, da parte sua, ribadisce da un lato come le misure proposte siano dei “cerotti” in attesa dei veri miglioramenti che potranno esserci con la rete tram-treno, la circonvallazione Agno-Bioggio e la galleria tra Magliaso e Ponte Tresa, e dall’altro l’interesse regionale e non solo locale delle misure che coinvolgono il proprio Comune.

### **3. LA POSIZIONE DELLA COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (CRTL)**

In seguito alle varie lettere ricevute, la Commissione della gestione e delle finanze ha deciso di sentire la CRTL: all’audizione, svoltasi il 10 aprile 2018, hanno partecipato in particolare i signori Bruschetti (Presidente) e Della Bruna (segretario), così come il Sindaco di Caslano Emilio Taiana. **Da parte della CRTL è stato rinnovato il sostegno politico alle misure, considerate interventi concordati in attesa di avere opere molto più complete:** sebbene il gremio non sia tecnico, per quanto lo concerne ci sono elementi a sufficienza per non mettere in discussione quanto presentato dal messaggio governativo, che è dunque condiviso sul piano politico. Viene peraltro segnalato come gli studi tecnici siano stati eseguiti da un consorzio d’ingegneri ticinesi in collaborazione con il DT, e che questi siano poi stati sottoposti e verificati da uno studio vallesano per una seconda opinione che, oltre a fornire alcuni suggerimenti migliorativi, ha confermato la bontà delle misure. Quanto alle possibilità di miglioramento del trasporto pubblico chiesto da alcuni Comuni, è stato precisato come attraverso il Programma di agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3) si sia messa sul tavolo una riorganizzazione completa del trasporto pubblico su gomma in funzione della messa in esercizio – a medio/lungo termine – della rete tram-treno; riorganizzazione che avverrà a tappe e che migliorerà sensibilmente il servizio.

### **4. VERIFICA ESTERNA DELLA MISURE PROPOSTE**

Alla luce delle perplessità sollevate dai Comuni e delle domande poste dalla Commissione della gestione e delle finanze, il Dipartimento del territorio ha opportunamente deciso di sottoporre le misure proposte – in particolare quelle relative alle semaforizzazioni – a un ulteriore parere esterno e qualificato (il terzo, dopo quello degli ideatori, a loro volta valutati in fase di progetto di massima da uno studio vallesano), che ha, di fatto, **confermato l’impostazione scelta.** A confermare le misure proposte è la perizia dello studio Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG (RK&P) di Basilea, secondo la quale i nuovi impianti semaforici hanno ancora riserve di capacità e non sono la causa dei disagi sull’asse principale (cause da ricercare dalla saturazione dell’asse principale con code che raggiungono i nodi precedenti e non permettono un rapido deflusso che sfrutti al massimo il tempo del verde). **I nuovi semafori, stando alla perizia, oltre a non peggiorare la viabilità, portano diversi vantaggi: grazie al futuro regime di tram-treno e alla gestione semaforica degli incroci (gestione code e sgombramento incrocio per agevolare i flussi secondari) i tempi di arresto saranno più corti rispetto a oggi (gestione con barriere) e migliorano la viabilità in generale.** Fra i rischi invece – secondo la perizia – una possibile percezione soggettiva di peggioramento della viabilità

per gli automobilisti dovuto allo “stop and go” dei veicoli, come anche il fatto che una programmazione non ottimale potrebbe portare a un peggioramento della situazione. **Proprio per questo la perizia conclude consigliando, oltre che di realizzare quanto proposto, di prevedere un attento monitoraggio dopo la messa in servizio.**

Di seguito l'integralità delle conclusioni della perizia:

*“In generale le nostre verifiche concordano con quelle svolte da Brugnoli e Gottardi. Gli impianti semaforici per sé hanno ancora riserve di capacità e non sono la causa dei disagi sull'asse principale. I problemi sorgono dalla saturazione dell'asse principale con code che raggiungono i nodi precedenti e non permettono un rapido deflusso che sfrutta al massimo il tempo del verde. Dato che il sistema ha già raggiunto la saturazione da qualche tempo (circa 26'000 unità giornaliere medie), in futuro il traffico aumenterà soltanto fuori dalle ore di punta.*

*Nei nodi Via Stazione e Via Industria, poiché cambia il regime da ferroviario a tram-treno (regime “a vista”), è necessario allestire il nodo con dei semafori per via della sicurezza. Questa è per sé garantita dal semaforo e dalla guida a vista e non sono più necessarie delle barriere. In più, il nuovo materiale rotabile avrà tempi di reazione e spazi di frenata più corti. Grazie anche alle preselezioni, l'asse principale resta verde durante una fase del tram-treno. (...)*

*I nuovi impianti semaforici portano diversi vantaggi: grazie al regime tram-treno e gestione semaforica degli incroci, i tempi di chiusura sono nettamente più corti e migliorano la viabilità in generale. In modo particolare offrono la possibilità di gestione di code e dello sgombramento dell'incrocio per agevolare i flussi secondari. Inoltre, il flusso sull'asse principale viene compattato e attraversa il nodo “a pacchetti”.*

*I nuovi impianti semaforici non portano degli svantaggi. Ci sono comunque dei rischi: se la programmazione dei semafori non avviene in modo ottimale, c'è il rischio di peggiorare la situazione. Oltre a ciò, a causa delle spire per coda e semafori, lo “stop and go” dei veicoli può creare un'impressione soggettiva di peggioramento della viabilità degli automobilisti. In generale però la velocità media di percorrenza sulla tratta aumenta leggermente come verificato da Brugnoli e Gottardi.*

*L'influsso dell'aumento di frequenza del trasporto pubblico ha un effetto trascurabile con l'infrastruttura futura.*

***Gli impianti semaforici non vanno a peggiorare la viabilità. Consigliamo di realizzare i progetti degli impianti e prevedere un attento monitoraggio dopo la messa in servizio per evitare peggioramenti della viabilità a causa di parametri di regolazione non ottimale”.***

## **5. CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI**

**La Commissione della gestione e delle finanze è consapevole della difficile situazione in cui versa il Malcantone per quanto riguarda la mobilità: una situazione che potrebbe essere definita, senza esagerare, di soffocamento.** La strada principale che da Ponte Tresa attraversa i comuni di Caslano e Magliaso fino ad Agno rappresenta infatti uno tra gli assi cantonali più sollecitati: oggi al Vallone d'Agno in un giorno feriale circolano in media 27'000 veicoli e tra le rotonde di Magliaso e della Magliasina se ne contano addirittura fino a circa 34'000. A ciò si aggiungono problemi di sicurezza riconducibili anche alla presenza del tracciato della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP), che in vari punti interseca strade secondarie in corrispondenza degli innesti sulla strada cantonale.

Una situazione che spiega il perché si sia deciso di procedere con delle misure puntuali – di messa in sicurezza (in particolare nel Comparto Caslano), di riqualifica urbanistica (comparto Magliaso-Paese), di miglioramento dell'accessibilità del trasporto pubblico (nuova fermata FLP di Caslano-Colombera) e in parte di fluidificazione del traffico (Comparto Magliasina) – per cercare di migliorare la situazione, in attesa di soluzioni più strutturali con investimenti importanti, ma sempre più necessari e urgenti.

## 5.1 Misure proposte

Alla luce degli approfondimenti svolti e illustrati nei capitoli precedenti, la Commissione della gestione e delle finanze **propone di procedere con le misure presentate nel messaggio governativo e frutto di un lungo processo di elaborazione che ha coinvolto anche Comuni e CRTL**, la cui bontà è stata confermata da un'ulteriore perizia. Con questa perizia, la Commissione – a sua volta inizialmente dubbiosa – ha voluto andare oltre quanto proposto in via subordinata dal Comune di Monteggio, vale a dire la realizzazione di una sperimentazione di un mese (che avrebbe peraltro posto dei problemi, non essendo ancora date molte condizioni, come le preselezioni, la presenza del nuovo materiale rotabile e il cadenzamento della FLP a 10 minuti). Non si ritiene quindi opportuno, a questo stadio, negare ben tre pareri di studi specialistici, come anche un lungo processo di gestazione svolto con i vari attori interessati. **Ciononostante, la Commissione della gestione e delle finanze fa proprie le osservazioni dell'ultima perizia e invita il Consiglio di Stato e il Dipartimento del territorio a prevedere un attento monitoraggio dopo la messa in servizio per evitare peggioramenti della viabilità a causa di parametri di regolazione non ottimali.**

Per ovviare al timore, espresso dai Comuni, che la gestione dei cantieri crei dei disagi importanti, dalla paralisi del traffico al proliferare del traffico parassitario, **la Commissione raccomanda anche di prestare particolare attenzione durante l'esecuzione dei lavori alla fluidità del traffico**, magari anche facendo capo – laddove possibile e necessario – al lavoro notturno.

La Commissione si è inoltre chinata sul rischio – sollevato in particolare dai Comuni "collinari" – di **favorire il traffico parassitario** non solo durante i lavori, ma anche con la realizzazione delle misure stesse, in particolare quella relativa alla **rotonda di Magliaso**, che secondo alcuni così come impostata favorirà chi scende da Neggio (e dunque il traffico parassitario). Interrogati al riguardo, i Servizi del Dipartimento del territorio hanno ribadito quanto espresso nel messaggio governativo, vale a dire che l'intervento alle rotonde permette in particolare di fluidificare il flusso principale in uscita dal segmento delimitato dalle due rotonde, in direzione di Ponte Tresa rispettivamente di Agno. In particolare per quanto riguarda la rotonda Magliaso, la scelta di realizzare la corsia di bypass per il traffico in provenienza da Neggio in direzione di Ponte Tresa è scaturita da una verifica dinamica di funzionamento tramite modello di simulazione specifico, e non dev'essere assolutamente intesa quale agevolazione per il flusso proveniente da Neggio (con creazione di traffico parassitario sull'asse Cassina d'Agno-Neggio), ma piuttosto quale soluzione per sgravare la rotonda da un importante flusso di traffico. Inoltre, a differenza di quanto raffigurato nel messaggio governativo al termine di tale corsia sarà inserito un segnale di "dare precedenza": visto che il flusso principale Agno-Ponte Tresa nelle ore di punta serali sarà più fluido e di conseguenza non s'instaurerà "l'effetto cerniera" tipico in una situazione di saturazione completa (dove non vige più la gerarchia tra flusso principale e flusso secondario), il traffico in provenienza da Neggio, per il quale è prevista come detto una perdita di precedenza in corrispondenza della rotonda di Magliaso (anche utilizzando il bypass), sarà meno agevolato rispetto a oggi. Non s'intravede quindi, a mente del DT, il rischio di aumento del traffico parassitario. **Ad ogni modo, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Consiglio di Stato a monitorare attentamente l'evoluzione del traffico collinare e, se ciò dovesse avverarsi, a intervenire rapidamente per correggere il tiro, ad esempio attraverso misure di moderazione del traffico, in modo da realmente raggiungere l'obiettivo preposto.**

## 5.2 La necessità di procedere con misure più strutturali

Durante gli approfondimenti commissionali si è appreso che il Consiglio di Stato ha finalmente **avviato gli studi per la progettazione delle gallerie tra Agno e Ponte Tresa: la maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze sostiene questo primo passo e auspica che si possa procedere il più velocemente possibile per dotare il Malcantone di queste importanti opere infrastrutturali (variante C2)** già previste nel PAL2 con priorità C e inserite quale dato acquisito del Piano direttore cantonale; anche se, verosimilmente, queste non potranno essere realizzate prima del 2030, dopo la realizzazione della Circonvallazione Agno-Bioggio e la messa in esercizio della rete tram-treno (recentemente sostenuta da questo consesso per quanto riguarda la realizzazione della prima fase). Anche in questo caso la Commissione della gestione e delle finanze ritiene di aver assecondato in parte quanto espresso da Comuni collinari, vale a dire l'accelerazione della realizzazione – o per il momento progettazione – di misure più incisive, basate su altre fondamenta e dunque da non mettere in concorrenza (l'una o l'altra) con quanto proposto attualmente. Per quanto riguarda il potenziamento del trasporto pubblico, si rinvia al Programma d'agglomerato e alle discussioni attualmente in atto tra Cantone e Comuni.

**La Commissione della gestione e delle finanze auspica infine che si continuino i ragionamenti sulla promozione della mobilità aziendale in tutta la regione, così come il potenziamento del P&R a Ponte Tresa.** Si ribadisce quindi anche in questa sede quanto richiesto dalla Commissione – e fatto proprio dal Gran Consiglio – con lo stanziamento del credito per la prima fase del progetto tram-treno:

“Discorso più complesso, ma ugualmente importante, per quanto riguarda il terminale di **Ponte Tresa**: a mente della Commissione è oltremodo fondamentale che il progetto tram-treno possa dare una risposta la più efficace possibile all'annoso problema del traffico nel Malcantone trasferendo il più possibile gli spostamenti dei pendolari oltreconfine da gomma a rotaia. È peraltro evidente come la seppur lodevole iniziativa di destinare a P&R nei giorni lavorativi i circa 400 posti auto di Piazza mercato di Ponte Tresa (I) non sia purtroppo sufficiente.

Su stimolo della Commissione, il Consiglio di Stato ha affermato di condividere il principio di convogliare l'utenza proveniente dall'Italia sulla rete-tram treno a Ponte Tresa. Proprio per questo, ci è stato riferito, anche a seguito di una mozione parlamentare Cantone Ticino e Regione Lombardia stanno valutando nell'ambito del programma Interreg miglioramenti per l'interscambio tra trasporto pubblico su gomma e FLP nel nodo di Ponte Tresa; parallelamente il Comune di Lavena Ponte Tresa sta valutando la realizzazione di un centinaio di stalli P&R lungo la direttrice di Marchirolo. Per migliorare l'accessibilità alla linea ferroviaria è infine prevista una passerella ciclo-pedonale transfrontaliera che colleghi i nuclei dei due paesi, cofinanziata dalla Confederazione nell'ambito del PAL2, la cui progettazione non è purtroppo stata avviata. L'invito della Commissione della gestione e delle finanze è di procedere nel senso indicato, spingendosi il più possibile oltre e insistendo sul potenziamento di un P&R alla frontiera, su suolo italiano, se del caso anche partecipando al suo finanziamento a fronte di una provata diminuzione del traffico motorizzato su territorio svizzero.”

## 6. INCONTRO CON I SINDACI DEL MALCANTONE

Le conclusioni della Commissione della gestione e delle finanze esposte al capitolo 5 del rapporto sono state presentate dal relatore – su mandato della stessa Commissione – alla Conferenza dei Sindaci del Malcantone (20 settembre 2018). **Conferenza dei Sindaci che ha preso atto e ha – a larghissima maggioranza – avallato quanto esposto, trovando che la Commissione abbia considerato le legittime preoccupazioni espresse dai Comuni, fornendo ad esse risposte esaustive, anche grazie alle varie raccomandazioni formulate all'indirizzo del Consiglio di Stato.** A domanda diretta, infatti, un solo Sindaco – sui 17 presenti – ha confermato la propria contrarietà alle misure

del Piano di pronto intervento (PPI) del Malcantone. Esito, questo, confermato da una lettera inviata alla Commissione della gestione e delle finanze dal Comitato di coordinamento della conferenza dei Sindaci del Malcantone, nella quale è stato sottolineato come i Comuni contrari rappresentino unicamente il 3.82% della popolazione del Malcantone. Una posizione confermata anche dal Comune di Monteggio, che in una replica precisa comunque che *“corrisponde al vero, in quell’occasione l’unico a esprimersi in modo chiaro e incontrovertibile contro il progetto è stato il Sindaco di Monteggio, gli altri Sindaci hanno invece assunto posizioni più morbide e alcuni hanno riconsiderato la loro posizione”*.

A seguito della riunione sono inoltre state approfondite altre questioni sollevate durante la discussione. In particolare, è stata verificata con i servizi del Dipartimento del territorio la **perplexità su alcuni aspetti tecnici ventilati dalle FLP in merito alla sicurezza e soprattutto alla velocità del passaggio del treno con i semafori e senza barriere** (perplexità ribadita da un’ulteriore lettera del Comune di Monteggio a correzione del già citato verbale della riunione): è stato infatti segnalato che il treno (in regime tram) attraverserà più lentamente gli incroci se non vi saranno le barriere, il che potrebbe sembrare in contraddizione con quanto concluso dalla perizia esterna, vale a dire che grazie alla gestione semaforica degli incroci, i tempi di chiusura degli stessi sono nettamente più corti. Contraddizione però solo apparente, in quanto le questioni sono due e non vanno sovrapposte: un tema è quello relativo al tempo e alla velocità con cui il treno attraversa i passaggi a livello, un altro sono i tempi di chiusura dello stesso (di cui il primo tema è solo una delle componenti), sul quale si è chinato la perizia. Perizia che è una verifica a livello stradale, ma che ha tenuto conto che la FLP ha e avrà sempre la priorità assoluta sugli incroci (praticamente senza perturbazioni per l'esercizio ferroviario). Più nel dettaglio:

- se si considera intrinsecamente il primo tema (velocità di passaggio del treno), effettivamente un convoglio ferroviario in regime tramviario attraversa più lentamente un passaggio a livello semaforizzato (regime tramviario) che uno con barriere (regime ferroviario). Però presso i due nodi in questione la FLP circola già oggi a velocità ridotta, perché il passaggio a livello della Colombera è già oggi semaforizzato (in regime tramviario) e quindi il treno lo attraversa a bassa velocità (20 km/h; una velocità che, per garantire un certo comfort dell’utenza, viene mantenuta fino a quando tutto il veicolo ha effettuato l’attraversamento stradale); anche all’incrocio di via Stazione il treno in direzione di Lugano è in decelerazione vista l’entrata alla fermata di Caslano (o l’uscita in direzione contraria). Queste velocità, già oggi basse, sono tutte considerate nell’attuale piano orario della FLP. In futuro, garantisce il Dipartimento del territorio, i tempi di percorrenza di questa tratta non differiranno tra il regime tramviario e ferroviario (la velocità resterà bassa in entrambe le situazioni) e, in tutti i casi (sia in regime ferroviario sia in quello tramviario), a livello stradale non si avranno particolari perturbazioni alla fluidità del traffico poiché il treno, che procede parallelo alla strada Cantonale, non bloccherà lo scorrimento del flusso principale (corsie di preselezione);
- se invece ci si concentra sui tempi di chiusura del passaggio a livello, il semaforo (regime tramviario) garantisce agli utenti della strada minori tempi di attesa rispetto alle barriere (regime ferroviario) in quanto non si deve attendere il lungo tempo tecnico di chiusura/apertura delle barriere stesse. Questo guadagno di tempo – spiega sempre il DT – è maggiore rispetto alla minima "perdita" dovuta a una velocità di attraversamento più bassa che, di conseguenza, non è determinante sulla programmazione semaforica e sulla capacità viaria.

Nell'incontro è infine emersa anche un'altra richiesta "compensatoria", quella di alzare per i Comuni del Malcantone per un periodo di 4-6 anni il **contributo del Cantone dal 50 al 75% per le opere di moderazione del traffico**. Modifica di difficile applicazione in quanto le percentuali di finanziamento sono concordate fra Cantone e CRTL, come anche accettate da tutti i Comuni che compongono l'agglomerato rappresentato dalla CRTL.

## **7. CONCLUSIONI**

Con questo messaggio il Consiglio di Stato intende avviare la realizzazione di misure di migioria previste dalla seconda fase di realizzazione del PTL e PAL. Questo pacchetto d'interventi a breve-medio termine intende promuovere un minimo aumento della capacità e agevolazione del traffico sull'asse malcantonese, l'estensione del bacino d'utenza della FLP e il potenziamento dell'accessibilità pedonale e ciclabile, il miglioramento della sicurezza in generale e dei passaggi a livello in particolare e una base per il riordino urbanistico comunale. Delle misure puntuali e migliorative, ma non risolutive, alle quali la Commissione della gestione e delle finanze auspica siano affiancate altre misure strutturali (cfr. capitolo 5).

**Sulla base delle considerazioni fin qui espresse, la Commissione della gestione e delle finanze invita pertanto il Gran Consiglio ad accogliere il decreto legislativo allegato al messaggio governativo oggetto del presente rapporto ai sensi dei considerandi, in particolare**

- **il monitorare di fino le misure implementate per scongiurare i rischi segnalati,**
- **il prestare attenzione alla gestione dei cantieri e alle relative conseguenze, come delle misure stesse, sul traffico "parassitario", se del caso prendendo le necessarie misure o i necessari correttivi per evitare "effetti perversi";**
- **e infine il procedere celermente con dei provvedimenti più strutturali per migliorare la viabilità del Malcantone.**

Per la Commissione gestione e finanze:

Nicola Pini, relatore

Bacchetta-Cattori - Badasci - Bang -  
Caprara - Caverzasio - Dadò - De Rosa -  
Denti (con riserva) - Durisch - Farinelli -  
Garobbio - Garzoli - Guerra