

Rapporto

numero

7677 R

data

4 febbraio 2020

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione gestione e finanze
sul messaggio 26 giugno 2019 concernente la richiesta di un credito netto
e credito quadro per un totale complessivo di CHF 19'570'000.00 e
un'autorizzazione alla spesa di CHF 38'120'000.00 per la progettazione e
la realizzazione di diverse opere di mobilità nel Luganese**

1. RICHIESTA E SCOPO DEL MESSAGGIO

Nel quadro della politica a favore degli agglomerati, la Confederazione sostiene dal 2008 Città e Agglomerati intenzionati a realizzare progetti idonei e opportuni al miglioramento della gestione del traffico che è in costante crescita.

Tramite il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) la Confederazione sostiene, con contributi compresi tra il 30% e il 50% quelle misure infrastrutturali che rispettano una serie di criteri di base e che garantiscono la dovuta efficacia.

A livello di agglomerato del Luganese, per il PAL1 e il PAL2, il Parlamento federale ha stanziato contributi del 30% per CHF 27.45 mio rispettivamente del 35% per CHF 31.23 mio (stato prezzi 2005, IVA escl.).

Questi importi sono destinati, oltre che a interventi di riqualificazione stradale e mobilità ciclopedonale, a due progetti principali: la tratta Manno-Bioggio della rete tram-treno (la tratta Bioggio-Lugano Centro in galleria sarà finanziata tramite il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria) e il riassetto della Stazione di Lugano.

Si tratta, pertanto, in larga parte di opere particolarmente attese che saranno in grado di cambiare per i prossimi decenni il volto dell'intera regione. Le stesse concernono tutti i vettori di mobilità, pubblica e privata: le infrastrutture per il trasporto pubblico su gomma, quelle per la mobilità lenta, nonché la riqualificazione urbana.

A fine 2016 il Consiglio di Stato ha presentato, all'esame della Confederazione, il Programma di agglomerato di terza generazione (PAL3). Vista l'importanza delle prime due generazioni, esso presenta misure più modeste. Il Consiglio federale ha proposto al Parlamento di non stanziare alcun contributo per il PAL3 (cfr. Messaggio federale del 14 settembre 2018).

Il Consiglio nazionale, facendo proprio il parere della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni, ha invece deciso lo scorso 11 marzo di sostenere anche il PAL3, seguito dalla decisione in tal senso, il 25 settembre 2019 del Consiglio degli Stati.

Il Parlamento ha così deciso lo stanziamento di un contributo del 40% per CHF 3.45 mio.

Tramite il Messaggio oggetto del presente Rapporto, il Consiglio di Stato ha deciso di raggruppare in un'unica richiesta le misure a favore della mobilità, sia essa legata al trasporto pubblico, al traffico individuale motorizzato e alla mobilità lenta, per dare continuità

e coerenza con quanto finora intrapreso a favore dell'intera regione, proponendo una serie di crediti per i diversi interventi.

2. SINTESI PROGETTI E RICHIESTE DI CREDITO DEL MESSAGGIO GOVERNATIVO

2.1 Credito quadro netto di CHF 4'596'000 e autorizzazione alla spesa di CHF 11'410'000 per attuare la seconda tappa realizzativa e progettare la terza tappa dei percorsi ciclabili cantonali e regionali del Luganese

La rete ciclabile regionale del Luganese pianificata conta attualmente ca. 108 km di percorsi. Rispetto a quanto definito nel 2012 con il messaggio 6704, inerente alla prima tappa di attuazione della strategia a favore della mobilità ciclabile, la rete è stata estesa di 8 km. L'aumento è dovuto all'aggiunta dei percorsi previsti e consolidati nell'ambito dei progetti "Porta Ovest" e "Città alta". Alla rete regionale si somma il percorso nazionale N3 che attraversa il Luganese dal Ceneri fino al Ponte Diga e che misura 42 km.

I lavori della prima tappa di realizzazione della rete ciclabile sono stati avviati nel 2016.

Il credito votato con il Messaggio n. 6704 (15.5 mio CHF) è impegnato integralmente.

Per la realizzazione della seconda tappa d'investimenti il Consiglio di Stato propone la formula del credito d'opera, comprensivo quindi degli oneri sia di progettazione, sia di costruzione (importo stimato 10.7 mio CHF).

Con il Messaggio n. 7677 il Consiglio di Stato coglie inoltre l'occasione per chiedere un credito a favore di interventi puntuali di miglioria lungo i percorsi già attuati e un credito per il progetto definitivo per un tratto del percorso regionale RLu5 (Quartiere NQC – Centro Studi di Trevano – Nucleo di Canobbio) che non era stato inizialmente incluso nel pacchetto complessivo d'interventi regionali.

Per completare la rete ciclabile del Luganese si renderà necessaria una terza tappa per la quale si stima un investimento ulteriore di ca. CHF 8.80 mio.

Ritenuto lo stato attuale della progettazione di queste opere (studio di fattibilità o progetto di massima), il Consiglio di Stato richiede unicamente il credito stimato in ca. 0.71 mio CHF necessario per la progettazione definitiva.

2.2 Credito netto di CHF 2'810'000 e autorizzazione alla spesa di CHF 8'055'000 per l'intervento di riqualificazione urbana di Via San Gottardo a Massagno, fase 1

La via San Gottardo a Massagno è un'importante arteria di confluenza verso la stazione FFS e di accesso al centro di Lugano. Il traffico giornaliero medio su questo tratto di strada prima della messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate era di ca. 33'000 veicoli/giorno, mentre oggi si è ridotto a ca. 20'000 veicoli al giorno.

Il progetto di riqualificazione urbana di Via San Gottardo a Massagno si estende per circa 600 m sull'asse della strada cantonale P2, tra l'incrocio Cappella delle Due Mani e l'incrocio con via Bernardino Stazio.

Gli obiettivi principali dell'intervento riguardano il miglioramento della fluidità dei trasporti pubblici, l'adeguamento delle fermate bus secondo le recenti linee guida cantonali e la riqualifica architettonica e urbanistica della zona. Nella stessa tratta è previsto anche l'ammodernamento e il potenziamento delle infrastrutture delle diverse aziende e delle canalizzazioni comunali. L'illuminazione stradale sarà pure rinnovata in base al nuovo tracciato stradale e al nuovo arredo.

Il concetto base di riqualifica prevede la riduzione del campo stradale per mezzo dell'inserimento di una fascia multifunzionale centrale, della realizzazione di alcuni posteggi laterali di breve durata e dell'ampliamento del marciapiede esistente, a favore di un miglior interscambio pedonale con le attività lungo Via San Gottardo. L'intervento sarà completato da un arredo urbano pregiato, promosso dal Comune di Massagno.

Nella tratta tra via Selva e via Bernardino Stazio è previsto l'allargamento del campo stradale per realizzare una corsia preferenziale per i mezzi pubblici e fluidificare il traffico in direzione della stazione. L'intervento necessita di importanti espropriazioni e il rifacimento di alcuni muri di sostegno esistenti, da realizzare in posizione più arretrata, verso le proprietà private. Questo allargamento è indispensabile per il corretto funzionamento del nuovo incrocio di Via San Gottardo con Via Tesserete (incrocio "Arizona"), la cui realizzazione è prevista prima di questo intervento di riqualifica.

2.3 Credito quadro netto di CHF 1'740'000 e autorizzazione alla spesa di CHF 3'000'000 per nuove fermate bus nell'ambito del trasporto pubblico 2021 (TP2021) e per l'adeguamento di fermate esistenti alla legge sui disabili

La messa in esercizio della galleria di base del Ceneri a dicembre 2020 permetterà di dimezzare i tempi di percorrenza tra Sotto- e Sopraceneri: sarà possibile raggiungere Lugano in treno in un quarto d'ora da Bellinzona e in mezzora da Locarno (senza cambio treno a Giubiasco). Per sfruttare i benefici di quest'opera epocale si prevede un sostanziale potenziamento del Servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) con un importante aumento di collegamenti da/per Lugano.

Per favorire l'utilizzo del servizio ferroviario, anche il trasporto pubblico (TP) su gomma deve essere potenziato così da garantire la continuità della catena di trasporto durante tutte le fasce orarie. Nel dicembre 2020 si prevede pertanto anche una riorganizzazione del servizio su gomma (cfr. Messaggio n. 7733 pendente in Parlamento) con, in particolare:

- il potenziamento del servizio bus regionale e urbano per far fronte all'aumento del volume degli spostamenti da e verso la rete ferroviaria;
- l'ampliamento dell'estensione oraria del servizio;
- l'aumento mirato delle frequenze;
- l'allacciamento di bacini attualmente non serviti in modo adeguato.

Sempre a livello di trasporto pubblico, la Legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (Legge sui disabili, LDis), entrata in vigore nel 2004, impone che entro il 1. gennaio 2024 tutte le costruzioni e gli impianti esistenti in Svizzera tengano in adeguata considerazione le esigenze delle persone con disabilità. Questo principio comporta un adeguamento delle fermate del TP su gomma alle esigenze delle persone con disabilità, come da Linee guida cantonali "Concezione delle fermate del trasporto pubblico su gomma".

La strategia è quella di risanare il maggior numero di fermate nell'ambito di interventi di sistemazione stradale più ampi già programmati da Cantone e Comuni o nell'ambito di specifiche misure previste dai programmi d'agglomerato. Questa linea d'azione non è tuttavia sufficiente per sistemare entro la fine del 2023 tutte le fermate per le quali è ritenuto necessario un intervento.

Con il Messaggio n. 7677 il Consiglio di Stato chiede dunque di mettere a disposizione un primo importo, nella forma di credito quadro, per finanziare il risanamento di singole fermate bus nei prossimi due-tre anni.

2.4 Credito netto di CHF 1'385'000 quale contributo cantonale all'intervento di sistemazione di Via Basilea, nell'ambito del progetto della prima fase della realizzazione delle infrastrutture della viabilità del nodo intermodale FFS di Lugano (StazLu1)

Il progetto Stazione di Lugano prima fase (StazLu1) prevede un riassetto viabilistico del comparto viario circostante la stazione di Lugano, con una serie di interventi tra i quali la realizzazione di un nuovo percorso diretto sud-nord a monte della stazione FFS di Lugano, finalizzato a ridurre il traffico lungo via Maraini e all'eliminazione del passaggio a livello in via Basilea.

La formazione di questo nuovo percorso comprende la realizzazione di una nuova galleria stradale urbana sotto il parco del Tassino e di un sottopasso in corrispondenza di via Genzana, a nord del piazzale di Besso, oltre che l'adeguamento plano-altimetrico del tracciato di via Basilea a sud di piazzale di Besso. L'intervento, per diverse ragioni già illustrate in dettaglio nel Messaggio n.7421 del 19.09.2017, non ha potuto essere realizzato nei tempi inizialmente immaginati.

Tenuto conto che dal 2020 si assisterà ad una progressiva densificazione dell'esercizio ferroviario con l'apertura della galleria di base del Ceneri e ad una conseguente progressiva riduzione dei tempi di apertura dell'attraversamento a raso verso via Basilea, sarà necessario chiudere il passaggio a livello che collega via Maraini con via Basilea a sud della stazione FFS.

Per ripristinare la viabilità lungo via Basilea si rende pertanto necessaria la riconversione della strada da senso unico a bidirezionale e la formazione di una rotonda in corrispondenza dell'attuale passaggio a livello, ciò al fine di consentire l'accesso a via Montarina, alla particella RFD 1032 (Park Hotel) oltre che per consentire l'inversione di marcia. La rotonda è da considerarsi un provvedimento temporaneo in quanto resterà in servizio sino alla realizzazione della galleria del Tassino.

Il passaggio della viabilità da senso unico a doppio senso di marcia comporta un adattamento dell'incrocio tra via Basilea e via Sorengo, per consentire le manovre di svolta con automezzi pesanti e autobus. È inoltre prevista una corsia di preselezione per l'ingresso in via Basilea provenendo dal piazzale di Besso.

Si prevede un collegamento pedonale completo sul lato a monte di via Basilea, dall'incrocio con via Sorengo sino a via Montarina ed all'accesso al parco del Tassino.

Per quanto riguarda la mobilità ciclabile, in direzione N-S si prevede che le biciclette utilizzino la corsia stradale di via Basilea per il primo tratto antistante il deposito ex PTT. Oltre è disponibile la fascia pedonale e ciclabile di larghezza minima 2.40 m posta a monte di via Basilea.

La formazione della nuova rotonda in fondo a via Basilea sarà pubblicata da parte di FFS assieme all'intervento tecnico di chiusura del passaggio a livello, mediante la procedura prevista dalla Legge federale sulle ferrovie. L'intervento dovrà essere realizzato al più tardi entro il 2023, quando sarà concluso un altro intervento di FFS volto a ridurre il cosiddetto distanziamento dei treni che consentirà l'aumento delle tracce ferroviarie presso la stazione di Lugano e renderà inagibile il passaggio a livello.

Già a partire dal 2021, dopo l'apertura della galleria del Ceneri, vi sarà tuttavia un aumento progressivo del traffico ferroviario, che ridurrà i tempi di apertura del passaggio a livello, pur rimanendo percorribile.

Lungo via Basilea attualmente ci sono posteggi laterali. Il raddrizzamento della Via Basilea impone l'eliminazione di parte di questi posteggi. Si riuscirà a mantenere i posteggi pubblici

e del P&R e ci sarà una diminuzione dei parcheggi delle FFS utilizzati dalle FFS. Le FFS ne sono consapevoli e hanno altri spazi più a nord per far sostare i loro dipendenti.

L'esecuzione dei lavori di via Basilea è prevista nel 2021, in linea con la tempistica sopra indicata. Questo intervento sarà realizzato da parte della città di Lugano.

2.5 Credito quadro netto di CHF2'389'000 e autorizzazione alla spesa di CHF 4'120'000 per la progettazione definitiva dell'intervento di viabilità porta ovest e la progettazione di massima delle misure infrastrutturali d'interesse regionale del PAL3 e opere accompagnatorie

2.5.1 Progettazione della viabilità Porta Ovest

Nel corso del 2012 i cinque Comuni di Cadempino, Lugano, Massagno, Savosa e Vezia, in collaborazione con il Dipartimento del territorio e con la CRTL hanno portato a termine una procedura di mandato di studio parallelo con l'obiettivo di delineare le direttrici progettuali sulle quali impostare il riordino territoriale e viario del settore "Svincolo Lugano Nord-Cappella due Mani".

Nel 2016 il Dipartimento del territorio ha incaricato un gruppo di progettazione interdisciplinare di elaborare il progetto di massima del comparto Modulo 1 (bretelle autostradali).

Il progetto di massima, conclusosi alla fine del 2017, ha confermato validità dell'indirizzo generale. È così possibile ridurre la superficie delle infrastrutture stradali a beneficio di destinazioni di interesse pubblico. Anche dal profilo fonico il progetto di massima ha confermato evidenti miglioramenti.

Percorrendo le attuali bretelle autostradali, si attraversa un paesaggio extra-urbano discontinuo, all'interno del quale non esiste alcuna relazione tra le strade e l'ambiente circostante. Il progetto prevede quindi la riqualifica urbanistica, che prende corpo dal nuovo incrocio semaforico progettato.

La ricucitura urbana dettata dalla riorganizzazione degli assi viene evidenziata dalla realizzazione e valorizzazione di due nuove porte d'accesso alla città, quali elementi identificativi e punti di riferimento nel sistema infrastrutturale di connessione. Si tratta infatti del consolidamento di due aree, prossime agli incroci Cappella Due Mani e Cinque Vie, che introducono l'inserimento di due rotonde, (Val Gersa e Povrò), in grado di riorganizzare la qualità degli spazi e i contenuti annessi.

Lo studio fonico confronta lo scenario con la rete stradale attuale e quello con il previsto progetto di riorganizzazione delle rampe autostradali Lugano Nord.

Seppur con un aumento del carico veicolare su alcune tratte delle rampe, si può affermare che il progetto apporterà un miglioramento rispetto alla situazione attuale, grazie alla riduzione della velocità su parte delle rampe e altre tratte interessate dal progetto nonché alla posa di pavimentazione fonoassorbente.

L'intervento prevede anche la realizzazione di una nuova pista ciclabile, che si sviluppa in parte lungo la bretella ovest, partendo dalla rotonda della galleria Vedeggio-Cassarate fino al sottopasso Crespera in prossimità dell'incrocio Cinque Vie, ed in parte in lungo la bretella est, partendo dalla passerella pedonale a Massagno fino al ponte FFS per collegarsi con Via ai Lotti nel Comune di Vezia.

La lunghezza complessiva del nuovo percorso ciclabile è pari a circa 3 km.

Per gli interventi di strutturazione naturalistica si prevede di realizzare delle nuove fasce arbustive ai margini degli assi stradali, secondo un concetto coerente con quello urbanistico.

Per riassumere, il messaggio contiene il credito di progettazione definitiva della porta ovest. Nel 2012 con l'apertura della galleria Veduggio-Cassarate le rampe di entrata a nord della Città, allora di proprietà della Confederazione, sono state cedute al Cantone e assieme alla CRT si è ritenuto che il carattere prettamente autostradale non fosse più confacente alla nuova configurazione. È stato quindi intrapreso un progetto di riqualifica delle rampe. Dalla rotonda all'uscita della galleria Veduggio-Cassarate ci sono due corsie in salita e due in discesa. L'obiettivo di porta ovest è di renderle bidirezionali. Chi si immetterà nell'autostrada non dovrà più dirigersi verso il liceo, ma vi si potrà direttamente immettere dalle Cinque Vie a Breganzona. Chi uscirà dall'autostrada per dirigersi verso Savosa e Vezia non dovrà più aggirare la rotonda e tornare verso il semaforo, ma potrà indirizzarsi subito verso il liceo. Ciò permetterà di modificare l'aspetto stradale attuale e di renderlo più urbano con opere accompagnatorie. In pratica si prevede di ridurre, a beneficio della viabilità di Massagno e di Crocefisso, tutti gli spostamenti trasversali su via Lepori che collegano la zona delle Cinque Vie con la zona Cappella delle due Mani. Ci sarà un progetto comunale sovrapposto di riqualifica urbana di queste strade che oggi sono principali, di cui il Dipartimento del territorio è capofila per la parte cantonale.

2.5.2 Progettazione delle misure infrastrutturali del PAL3 e opere accompagnatorie

Al fine di realizzare lo scenario territoriale auspicato, il PAL3 ha individuato una serie di misure che perseguono l'obiettivo di miglioramento generale del servizio di trasporto pubblico (TP), articolato secondo una rete strutturante costituita dal servizio TILO e dalla Rete tram-treno, dalla quale si sviluppa un sistema più capillare di trasporto pubblico su gomma. La creazione ed il miglioramento di fermate ferroviarie e di nodi importanti del TP si iscrivono nell'ottica di aumentare l'attrattività del mezzo pubblico nell'agglomerato.

Consiglio di Stato e CRTL intendono inoltre progettare ulteriori misure. Si tratta di un nuovo posteggio Park&Ride in zona Suglio a Manno, quale misura supplementare a supporto della rete tram-treno, e di un'eventuale modifica viaria a sud dell'aeroporto di Lugano-Agno in seguito a interventi legati al comparto aeroportuale.

Le misure infrastrutturali d'interesse regionale del PAL3 sono le seguenti:

TP Nuove fermate TILO Veduggio: sono previste 2 nuove fermate TILO a Bironico-Camignolo e Torricella-Taverne, con lo scopo di ampliare il bacino di mercato del trasporto ferroviario sulla linea del Monte Ceneri, dopo l'apertura della galleria di base (AlpTransit).

TP Nodo TP di Ponte Tresa: il nodo di Ponte Tresa costituisce il punto d'accesso alla futura Rete tram-treno del Luganese dall'Italia e dalla Valle della Tresa. Un potenziamento e un miglioramento del nodo d'interscambio, che oltre all'attestamento delle linee bus svizzere prevede anche quello delle linee bus italiane, contribuirà ad offrire una valida alternativa all'automobile.

TP Interventi infrastrutturali rete TP su gomma: la riorganizzazione della rete bus del Luganese (misura TP 1.6a, non infrastrutturale), che prevede importanti modifiche all'esercizio del TP agli orizzonti 2021, 2023 e 2027, necessita di essere accompagnata da interventi infrastrutturali per permettere la circolazione dei veicoli in modo sicuro ed efficiente. Gli interventi infrastrutturali necessari all'attuazione della tappa 2021 saranno pertanto finanziati con un credito ad hoc. Per la seconda e terza tappa (2023 e 2027) sono, invece, stati individuati gli interventi seguenti:

- Taverne (riorganizzazione del nodo FFS)
- Torricella Chiesa: (rotatoria per l'inversione della direzione di marcia)

e più in generale il risanamento di fermate esistenti e la creazione di nuove fermate laddove necessario.

P+R Manno Suglio: si prevede la costruzione di un autosilo P+R sotterraneo di ca. 200-250 posti-auto, in corrispondenza del terminale tram-treno, destinato ai pendolari provenienti dall'Alto Malcantone, dal Medio Vedeggio e in parte dall'autostrada, che non possono per motivi oggettivi utilizzare il mezzo pubblico dal proprio domicilio.

Circonvallazione Agno-Bioggio (seconda tappa) - Modifica viaria comparto a sud dell'Aeroporto di Lugano-Agno: visti i probabili sviluppi del comparto aeroportuale, è necessario verificare le possibili soluzioni a livello viario in caso di modifiche dell'attuale rete stradale.

2.6 Credito quadro netto di CHF 6'500'000 e autorizzazione alla spesa di CHF 10'000'000 per la continuazione del Piano di pronto intervento (PPI) nell'ambito del Piano dei trasporti del Luganese (ottava fase)

I cosiddetti Piani di pronto intervento (PPI) permettono di eseguire diverse opere singole di sistemazione che non rientrano nei PA. Il finanziamento di quanto si realizza nell'ambito dei PPI, avviene in accordo tra Cantone e singolo Comune interessato.

Con lo strumento del credito quadro, l'esperienza raccolta negli anni passati è stata positiva. Infatti, questo modo di procedere permette di agire con relativa rapidità, sempre riservati gli aspetti procedurali. Si dispone pure di una certa flessibilità per affrontare le aspettative locali.

Le opere dell'ottava fase di PPI, il cui dettaglio è esposto nel Messaggio, sono finanziate da Cantone e Comuni interessati, con accordi specifici per singola opera ai sensi dell'art. 13 della Legge sulle strade. I contributi comunali dipendono dalle singole situazioni e si attestano di regola tra il 30% ed il 50% del costo dell'opera.

2.7 Credito di CHF 150'000 per il supporto tecnico svolto da parte della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) per il periodo 2018-2020

Le attività per l'attuazione del PAL e di opere accompagnatorie comportano anche un impegno per la CRTL, che va oltre i compiti assegnati dalla Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto. Si tratta in particolare di attività tecniche di coordinamento e di supporto per la concretizzazione delle misure e per il monitoraggio dell'attuazione.

Per questo motivo il Consiglio di Stato intende sostenere, come già fatto in passato, il supporto tecnico della CRTL con un importo totale massimo di CHF 150'000 sull'arco di tre anni.

3. CONCLUSIONI

Tramite l'allestimento dei Programmi di agglomerato di 1., 2. e 3. generazione, CRTL e Consiglio di Stato hanno delineato in modo organico lo sviluppo degli insediamenti e delle reti di mobilità del Luganese. Si tratta di un lavoro continuo e articolato su più orizzonti di tempo che considera in modo adeguato la combinazione dei differenti modi di trasporto: mobilità individuale motorizzata, trasporto pubblico, mobilità ciclopedonale.

La scelta di presentare tramite un unico Messaggio governativo differenti richieste di credito è positiva poiché presenta il quadro complessivo degli interventi che il Governo intende attuare.

Con questo pacchetto di opere si compie un ulteriore passo verso la realizzazione di misure volte a migliorare le condizioni di mobilità del Luganese, adeguando le attuali infrastrutture alle nuove necessità.

La Commissione gestione e finanze - sulla base di quanto esposto - invita pertanto il Gran Consiglio ad accogliere i Decreti legislativi allegati al Messaggio governativo oggetto del presente rapporto.

Per la Commissione gestione e finanze:

Daniele Caverzasio, relatore

Agustoni - Bang (con riserva) - Bignasca B. -

Biscossa (con riserva) - Bourgoin (con riserva) -

Caprara - Dadò - Durisch (con riserva) - Fonio -

Gianella Alessandra - Guerra - Pamini - Pini - Quadranti