

# Rapporto di minoranza

numero

**6283 R2**

Concerne

data

4 dicembre 2009

Dipartimento

TERRITORIO

**della Commissione della gestione e delle finanze  
sul messaggio 13 ottobre 2009 concernente la richiesta di un credito di  
Fr. 2'000'000 per l'elaborazione del progetto di massima della tappa  
prioritaria della rete tram del Luganese e di Fr. 240'000 quale contributo  
allo studio di fattibilità delle tappe a seguire nell'ambito del Piano  
regionale dei trasporti del Luganese e del Programma di agglomerato  
del Luganese**

## INTRODUZIONE

Nel messaggio n. 6283, di cui sono richiamate in epigrafe le richieste di credito per complessivi 2'240'000 franchi, vengono indicate le potenzialità dell'agglomerato luganese come se le stesse fossero "esplose" nel 2009, ossia dopo il rapporto provvisorio della Confederazione sul cosiddetto "PAL" ("Piano agglomerato del Luganese"). Per meglio comprendere la posizione che viene espressa dai rappresentanti della Lega dei Ticinesi, ecco allora alcuni cenni e ragguagli "storici".

Negli Anni '90 fu ultimata la galleria Mappo-Moretina, unica e vera opera stradale cantonale che sia stata realizzata nel Secondo dopoguerra e che venga effettivamente utilizzata ai giorni nostri. All'epoca dell'inaugurazione del "tunnel", il Consiglio di Stato promise di porre mano immediatamente agli investimenti per il PTL, "Piano dei trasporti del Luganese". E, in effetti, il 2 marzo 1994 venne emanato dallo stesso Consiglio di Stato il messaggio n. 4223 dal titolo che "stranamente" riecheggava quello del testo oggi in esame: "Piano dei trasporti del Luganese e stanziamento di un credito di progettazione per le opere e per gli interventi **prioritari** previsti". Capo del Dipartimento era l'onorevole Renzo Respini. Responsabile della Divisione costruzioni stradali era colui che veniva considerato il... sesto Consigliere di Stato, al secolo l'ingegner Carlo Mariotta, locarnese che fu tra l'altro grande "sponsor" dell'intervento per la Centovallina e della già citata Mappo-Moretina: un personaggio caduto in disgrazia sia a Berna sia a Bellinzona dopo il tristemente famoso sorpasso nella realizzazione della Centovallina medesima.

### **A) Le posizioni della Lega dei Ticinesi negli anni 1994 e 1995 (e la situazione che, a 15 anni di distanza, ci dà ragione)**

Ed ecco, per criterio di sintesi, le censure e le contestazioni che il sottoscritto relatore portò al messaggio n. 4223 in occasione dell'intervento del 21 giugno 1994 in Gran Consiglio (sessione primaverile, seduta XVI, verbale a pagina 1418):

- consistenti erano le perplessità sull'impostazione del messaggio e sull'operato della CIT (poi divenuta CRTL);

- il piano speciale per il Malcantone, già approvato dalla CIT nel 1991, era stato portato avanti "zoppo", solo per la parte da Magliaso a Ponte Tresa e cioè per quella che interessava praticamente il solo potenziamento della linea ferroviaria;
- era stato tralasciato l'allestimento dei piani generali per la circonvallazione di Agno e di Bioggio e della galleria a nord di Lugano (opere che in verità il messaggio, bontà sua, definiva "di prima priorità"), con la conseguenza che, per non cadere sotto la mannaia dell'"Iniziativa delle Alpi", dovremmo limitarci a considerare tali arterie come strade di circonvallazione, perdendo gran parte dei sussidi federali che per le opere nel Locarnese erano stati nell'ordine del 75-77 per cento. Già allora venne scritto che «l'onere supplementare per il contribuente ticinese" sarebbe stato "nell'ordine di 200 milioni di franchi" per le due opere prioritarie;
- gli automobilisti vennero doppiamente beffati. L'istituzione della CIT ed il suo lavoro fecero sì che la medesima (si sottolinea: "la medesima") opera che si continua a chiamare ed a definire "prioritaria" fu procrastinata di altri sei anni, mentre il contributo da parte dell'automobilista alla realizzazione di opere stradali per tramite del sopraddazio sui carburanti fu utilizzato in altre zone nelle quali, probabilmente, era stata costituita qualche Commissione in meno ma veniva costruita qualche galleria o qualche circonvallazione in più;
- dopo 30 anni all'insegna di progetti costati almeno quanto le opere da realizzarsi vengono progettate a medio termine le medesime soluzioni, ma con una differenza rispetto al passato: il progressivo disimpegno della Confederazione comporterà un costo assai più elevato a carico dei contribuenti ticinesi;
- la CIT coagulò intorno a sé il consenso dei Comuni del Luganese per interventi circa i quali il consenso esisteva in effetti ben prima che la Commissione medesima venisse creata; essa non eliminò né smussò invece le opposizioni in ambito locale (Canobbio, Magliaso, Muzzano);
- da sé solo l'utopistico progetto del professor Guido Caposio costò sei milioni di franchi ed altri sei anni di ritardo. Era utopistico, tale progetto, perché talmente costoso da rendere impossibile il reperimento dei mezzi finanziari per realizzare il progetto stesso: tre miliardi di franchi, di cui ben due a carico di Cantone e Comuni del Luganese;
- altro obiettivo prioritario del PTL è il potenziamento della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa per aumentare l'attrattività della linea e, quindi, per diminuire la pressione del traffico stradale nella zona. Se il principio è condivisibile e condiviso, l'impostazione di questo potenziamento è destinata a mancare l'obiettivo: secondo la Commissione si tratterebbe infatti di far raddoppiare gli utenti del mezzo ferroviario, con un salto da 6'000 a 12'000 utenti;
- invece di prolungare la tratta verso Lugano con galleria sino al centro e verso la zona a nord di Bioggio (zone industriali di Manno, Lamone, Bedano, Taverne e Mezzovico), ci si limita a progettare tratti ipotetici (verso il Madonnone), gallerie a doppio binario tra Caslano e Ponte Tresa e stazioni megagalattiche a Ponte Tresa (cinque piani interrati, scale mobili);
- la precedenza data al potenziamento della linea ferroviaria non ha valide giustificazioni. Il motivo prospettato, cioè il fatto di non voler perdere il ciclo quinquennale di sussidi federali, sa di beffa per chi da più di cinque lustri è blandito con promesse e con progetti stradali che hanno soddisfatto solo il portafogli dei progettisti di turno;
- si sappia che si rinzierà a lanciare il "referendum" unicamente allo scopo di non ritardare ancor di più le opere stradali che il messaggio osa ancora chiamare "prioritarie", e cioè la Vedeggio-Cassarate e la circonvallazione di Agno e di Bioggio;
- sappiano sin da ora il Consiglio di Stato e la Commissione intercomunale del Luganese che sarà oggetto di "referendum" ogni altro credito aggiuntivo o supplementare per

opere ferroviarie prima che si entri nella fase di costruzione delle opere stradali prioritarie;

- nelle Linee direttive 1991-1995, il Consiglio di Stato ha assegnato un ruolo prioritario alla mobilità; ma, fino ad ora, si è unicamente proceduto - **e con la formula degli incarichi diretti** - alla distribuzione di mandati per 1.8 milioni di franchi ai progettisti, e ciò per progetti tra i quali spicca per insostenibilità finanziaria la nuova stazione di Ponte Tresa.

Chiusi l'intervento del giugno 1994 con due appunti: da un lato postulai l'appalto di progettazione in modo da comprimere tempi e costi e di far sì che i consorzi dei progettisti potessero proporre soluzioni innovative sul piano tecnico-finanziario; dall'altro, ringraziai la Sottocommissione per aver rimediato ad una delle lacune più gravi nel messaggio, vale a dire quella concernente il tratto stradale tra Agno-Vallone ed il confine.

### **B) La seconda tappa (o seconda fetta di salame) dei crediti per il PTL**

Il 6 marzo 1995, ad un mese dalle elezioni cantonali, approdò in aula il primo credito-quadro la cui entità, su richiesta della Sottocommissione della Gestione, in una settimana venne aumentato sensibilmente dal Consiglio di Stato, con un passaggio da 95.9 a 108.9 milioni di franchi. Nel suo intervento del 6 marzo 1995, fu Flavio Maspoli - allora capogruppo della Lega dei Ticinesi - a sottolineare la rinuncia ad un rapporto di minoranza per non bloccare questi investimenti che per il Luganese sarebbero stati... i primi della legislatura ormai agli sgoccioli. Flavio Maspoli segnalò inoltre che i lavori per la FLPT (Ferrovia Lugano-Ponte Tresa), compreso l'attestamento del capolinea sotto il piazzale di Besso, avrebbero fatto lievitare i costi ad oltre 500 milioni di franchi, e ciò senza che venisse conteggiato l'investimento per il ventilato prolungamento della linea sino a Trevano. Richiamando i sorpassi della Centovallina, a nome della Lega dei Ticinesi il capogruppo chiese allora che, prima che venisse speso altro denaro pubblico in progettazioni oppure in opere preparatorie per il raddoppio di certe tratte, con una perizia neutrale fosse valutato il rapporto costi-benefici. Flavio Maspoli confermò che la Lega dei Ticinesi era convinta del fatto che la FLPT poteva avere un futuro solo con la trasformazione in metrò "leggero" che penetrasse in città o magari raggiungesse le zone densamente popolate sulla sponda sinistra del Cassarate (verbali del Gran Consiglio, sessione autunnale 1994, pagina 2470, 6 marzo 1995). Venne aggiunto che una pausa di riflessione, in attesa della perizia neutrale, non avrebbe pregiudicato la messa in cantiere della galleria di Cornaredo e della circonvallazione di Agno e di Bioggio.

Nel suo intervento, dopo aver esaltato la strategia globale prevista dal messaggio e l'importanza della FLPT ("che nei giorni feriali trasporta 6'000 viaggiatori"), l'onorevole Renzo Respini affermò invece che gli interventi progettati per portare da 20 a 15 minuti la frequenza della FLPT avrebbero condotto al raddoppio del numero degli utenti, da 6'000 a 12'000.

### **C) La situazione odierna alla vigilia dell'esame del messaggio n. 6283**

Il licenziamento del messaggio n. 6283 arriva come un corpo estraneo rispetto a quella che era la strategia realizzativa del "Piano dei trasporti del Luganese". Ed allora, per cercare di far dimenticare i ritardi e gli errori politici oltre che le scelte infelici - per non dire controproducenti - della "Commissione regionale dei trasporti del Luganese" (CRTL) che ha sostituito la già citata CIT, ecco che passando per il "Piano viario del polo" (PVP) spunta il "Programma di agglomerato del Luganese". Un turbinio di sigle che ha finito **per far dimenticare** il PTL, nel cui contesto erano previsti la circonvallazione di Agno e di

Bioggio - come "priorità 1B" - e, di seguito, il miglioramento della situazione stradale tra il Vallone ("Tropical") di Agno e il confine a Ponte Tresa.

Nel pieno dell'esame di questo messaggio ecco giungere, ad ottobre 2009, il rapporto della Confederazione sul piano dell'agglomerato luganese, rapporto che, sostenendo a spada tratta solo parte della "Rete tram" (ossia il prolungamento verso Manno e la penetrazione nel centro città), dimentica tutte le opere già realizzate per il potenziamento e per l'attrattività della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa e stronca o rinvia alle calende greche tutte le altre opere previste dal PTL, dal PVP e dal "Piano viario del Luganese". Per quanto riguarda la FLPT, viene ignorato in particolare che sono stati spesi oltre 60 milioni di franchi del contribuente ticinese:

- per portare la frequenza dei convogli da 20 a 15 minuti;
- per creare i mini-"Park & Ride" a Caslano, a Magliaso, ad Agno ed a Bioggio;
- per creare la stazione di interscambio ferro-gomma a Molinazzo (Bioggio);
- per sistemare tutte le stazioni con il rialzamento dei marciapiede;
- per apportare importanti e significativi miglioramenti alle stazioni di Ponte Tresa, Agno ed Agnuzzo (che, dopo una spesa di oltre quattro milioni di franchi, qualcuno vorrebbe ora abbandonare).

Ma il peggio deve ancora venire presentato agli attoniti membri del nostro Parlamento cantonale. Nel testo del messaggio, oltre al collegamento diretto Valle del Vedeggio-centro città per tramite di una galleria (collegamento già postulato negli anni 1994 e 1995 dai deputati della Lega dei Ticinesi), vengono previsti i seguenti interventi:

- il collegamento, lungo il Vedeggio, del nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo fino a Manno e poi alla stazione FFS di Lamone;
- il collegamento da Lugano-centro al Campo Marzio e, verso nord, lungo il fiume Cassarate fino al nodo intermodale di Cornaredo ed al nuovo quartiere di Cornaredo (NQC);
- il collegamento da Lugano-centro fino al Pian Scairolo ed a Grancia, passando attraverso il nodo intermodale delle Fornaci.

Il citato "Rapporto d'esame della Confederazione" - datato 30 ottobre 2009 - sul progetto di agglomerato del Luganese è più di uno schiaffo al Governo cantonale, al Dipartimento cantonale del territorio ed alla CRTL che, dopo aver fallito nel compito di coagulare consenso attorno al PTL ed al PAL (vedansi i ricorsi venuti da Muzzano, da Caslano ed ora da Canobbio e da Porza), si vedono bocciata nettamente, oppure rinviata "sine die", la maggior parte delle opere previste. In particolare:

- al punto n. 18 (pagina 14/17) del rapporto della Confederazione, la circonvallazione Agno-Bioggio dal costo indicato in 180 milioni di franchi è considerata "controproducente", ed il sistema "Park & Ride" della corona suburbana viene indicato come un "punto debole" del Piano di agglomerato...;
- alla pagina 12/17 e alla pagina 13/17, i nodi intermodali di:
  - a) Cornaredo (38 milioni di franchi);
  - b) Vezia (16 milioni di franchi);
  - c) Bioggio-Molinazzo (46 milioni di franchi);insieme con l'autosilo "Park & Ride" alla stazione FFS di Lugano, vengono classati o più correttamente declassati nella "priorità C", ovvero da considerarsi eventualmente a partire dal 2020 e, in ogni caso, interamente a carico del contribuente ticinese (Comuni e Cantone).

Non è certo con il messaggio in esame - che, come detto, comprende opere che il rapporto della Confederazione considera "controproducenti" o dall'inadeguato rapporto

costo-benefici - che si potrà superare l'“impasse” nell'avanzamento dei progetti del PTL o dell'agglomerato. Poiché la zona tra Agno e Ponte Tresa è parte integrante dell'agglomerato, e poiché il sistema stradale è messo sotto pressione da un esercito di frontalieri che perlomeno per tre generazioni non lasceranno la vettura in un “Park & Ride” oltreconfine come richiederebbe il rapporto del 30 ottobre 2009 della Confederazione, bisogna affrontare con coraggio e con determinazione il problema del Basso Malcantone.

#### **D) Più decisione e meno sudditanza**

Il nuovo progetto da inviarsi a Berna, conosciuto come “PAL-2”, dovrà comprendere, oltre alle linee “prioritarie” del tram, tutto il progetto stradale da Manno-Bioggio a Ponte Tresa. Bisogna assolutamente far comprendere a Berna:

- che i problemi del traffico del Basso Malcantone sono causati in gran parte dal traffico transfrontaliero;
- che, mentre si spendevano oltre 60 milioni di franchi del contribuente ticinese per portare la frequenza della FLPT da 20 a 15 minuti, il numero giornaliero dei transiti di auto e camion nei giorni feriali è passato dai 26'000 ai 37'000 veicoli;
- che l'aumento della frequenza ha portato ad un incremento del 5.5 per cento nel numero dei passeggeri, anziché al raddoppio - da 6'000 a 12'000 unità - annunciato dall'onorevole Renzo Respini nel 1995. Si noti che su tale dato influisce in modo significativo l'aumento degli allievi frequentanti la scuola media di Agno;
- che ci vorranno almeno tre generazioni prima di far cambiare le abitudini dei lavoratori frontalieri;
- che in tutti i piani ed in tutti gli studi allestiti da 20 anni a questa parte è prevista un'integrazione del traffico privato con il traffico pubblico per tramite della costruzione di stazioni di interscambio con ampi “Park & Ride” che tengano conto della frammentazione del nostro territorio (Alto Malcantone, Capriasca, Valcolla);
- che per un'efficiente progettazione è da evitarsi la creazione di inutili gremi per dare visibilità ai soliti noti;
- che è da evitarsi la pratica di premiare - con altri mandati - i progettisti ed i funzionari che hanno portato alla disastrosa presentazione del “PAL-1”.

#### **CONCLUSIONI**

I sottoscritti commissari chiedono quindi che gli obiettivi del presente messaggio vengano allargati alle esperienze fatte con le opere ferroviarie già realizzate e ad una vera complementarietà del traffico pubblico con le opere stradali tra l'uscita autostradale di Lugano-Manno ed il confine di Ponte Tresa. Non vogliamo sostituirci ai progettisti ed ai tecnici, ma ci sentiamo di ricordare che in moltissime località svizzere sono stati costruiti tratti in galleria e circonvallazioni per alleviare un traffico di transito dall'entità ben inferiore rispetto ai 37'000 veicoli conteggiati, nei giorni feriali, al Vallone di Agno. Si chiede quindi al Gran Consiglio di invitare il Consiglio di Stato a presentare a Berna, attingendo ai crediti disponibili per il PTL, un piano dell'agglomerato luganese (PAL-2) nel quale siano comprese anche le opere stradali fino al confine di Ponte Tresa.

Per la minoranza della Commissione gestione e finanze:

Attilio Bignasca, relatore  
Foletti - Gobbi N.