

Messaggio

numero

6324

data

9 febbraio 2010

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 9 novembre 2009 presentata da Giuseppe (Bill) Arigoni "Richiesta d'allestimento di un progetto stradale per il Basso Malcantone entro la fine del 2010"

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

la mozione chiede a codesto Consiglio di *"assumersi, in prima persona, l'incarico di trovare una soluzione possibile che rispetti la dignità di tutti i cittadini del Malcantone, potenziando, se necessario, gli organi di pianificazione e presentando, già comprensivo della richiesta di credito di progettazione, questo progetto entro la fine del 2010, visto che i dati e i rilievi del territorio ci sono già"*.

Quanto richiesto dal deputato Arigoni nell'atto parlamentare in questione, seppur in una forma differente, ricalca nella sostanza quanto già domandato dallo stesso deputato nella sua Interrogazione 128.09 del 27 aprile 2009. In quella occasione chiedeva in particolare se Codesto Consiglio *"non ritiene di dover intervenire coattamente proponendo una soluzione praticabile"*.

Per un quadro completo della situazione per quel che riguarda la pianificazione delle infrastrutture nel Basso Malcantone rinviamo dunque alla nostra risposta del 26 agosto 2009 (RG 4177). Teniamo in questa sede a segnalare che i nuovi studi citati nella suddetta risposta sono in corso e proseguono come da programma.

La richiesta di un'azione "di forza" da parte di questo Consiglio non corrisponde allo spirito e alla prassi consolidata in uno Stato federalista.

Pur avendo sempre agito con determinazione nell'interesse generale di tutti i cittadini, anche quelli del Basso Malcantone, questo Consiglio vuole attenersi ad uno spirito e a regole che promuovano la partecipazione e la condivisione. Non disponiamo di soluzioni in grado di soddisfare tutti né di risorse illimitate.

Crediamo che esse debbano essere sviluppate e reperite attraverso il dialogo tra le parti interessate e più precisamente tra i vari enti comunali, che non sempre sono sulla stessa lunghezza d'onda.

Progetti senza una ampia condivisione portano a rallentamenti o addirittura ad un nulla di fatto. Purtroppo è ciò che si è verificato, mancando il sostegno sul lato italiano, per il nuovo valico del Madonnone e, mancando quello sul piano locale, per l'attraversamento di Magliaso-Caslano.

Per questo riteniamo indispensabile, come già espresso nella risposta alla precedente interrogazione, lavorare attorno a progetti condivisi e praticabili dal profilo tecnico e

finanziario. Il principio della partecipazione è anche stato alla base dell'istituzione delle Commissioni regionali dei trasporti, quali organi propositivi di soluzioni condivise dai rappresentanti dei comuni. Con questa impostazione nell'ambito del PTL sono stati ottenuti buoni risultati e realizzati importanti progetti.

Codesto Consiglio ritiene che anche nel Basso Malcantone sia stato profuso un importante impegno sia da parte del Cantone che da parte della CRTL. Un potenziamento degli organi di pianificazione, come suggerito dal mozionante, non avrebbe portato diversi risultati.

I quintali di carta prodotti, come ironizza lo stesso mozionante, sono proporzionali ai conflitti e alla mancanza di consenso.

Con la mozione in oggetto si chiede che codesto Consiglio *“presenti, già comprensivo della richiesta di credito di progettazione, questo progetto entro la fine del 2010, visto che i dati e i rilievi del territorio ci sono già”*. Possiamo dire che di principio entro l'estate sarà completato, a livello tecnico, lo studio di fattibilità e di opportunità, che, attraverso le indicazioni della CRTL e dei Comuni, in funzione di un progetto da loro condiviso, dovrà individuare una soluzione per l'attraversamento viario di Magliaso, Caslano e Ponte Tresa e per il prolungamento della FLP fino alla Tresa. Durante l'allestimento dello studio, è assicurato il coinvolgimento degli organi politici tramite la specifica Delegazione delle Autorità. Occorrerà in seguito esperire una fase di consultazione di tutti gli enti interessati secondo la procedura di legge. Dopodichè si potrà procedere con l'adeguamento del Piano Direttore e con la definizione di un programma di attuazione.

Una tempistica più precisa potrà essere stabilita al termine della fase pianificatoria in corso. Tuttavia possiamo già sin d'ora dire che è assolutamente irrealistico presentare un progetto di massima e la richiesta di un credito per la progettazione definitiva per la fine del 2010. Purtroppo la soluzione non dipende essenzialmente dalla *“disponibilità” di dati e i rilievi del territorio*, cui allude il mozionante, bensì ancora una volta dal grado di consenso raggiunto e dalla finanziabilità delle proposte.

In conclusione codesto Consiglio, in accordo con la Commissione regionale dei trasporti del Luganese, si impegna a sostenere con la dovuta determinazione la ricerca di una soluzione condivisa, consolidata, con delle priorità chiare e sostenibile dal profilo finanziario.

Riteniamo invece impraticabile quanto richiesto dal deputato Arigoni nella sua mozione.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, G. Gendotti

Il Cancelliere, G. Gianella

Annessa: Mozione 09.11.2009

MOZIONE

Richiesta d'allestimento di un progetto stradale per il Basso Malcantone entro la fine del 2010

del 9 novembre 2009

Nella risposta alla mia interrogazione del 27 aprile 2009 dal titolo "Dopo 19 anni di discussione nel basso Malcantone siamo prigionieri di 39'000 passaggi giornalieri", il Consiglio di Stato confermava che la strada (...) Ponte Tresa-Agno è la strada cantonale a due corsie più trafficata del Ticino (quasi 27'000 veicoli al giorno al Vallone d'Agno). La strada cantonale oltre che servire l'importante bacino del Malcantone, permette di allacciare al Luganese la limitrofa zona italiana; il valico più importante è quello di Ponte Tresa con un traffico di ca. 13'000 transiti nei giorni feriali (...). Il Governo si è dimenticato di dire che secondo la Commissione regionale dei trasporti del Luganese i passaggi in settimana sono 39'000 e che quindi la situazione è ancora molto più drammatica di quanto pensa. Leggendo una parte del rapporto sul messaggio n. 5392 del 10 marzo 2008 (che invio in allegato) si legge la cronistoria infinita sulla ricerca di un consenso generale che non si è riusciti a trovare e che in 19 anni ci ha portati nuovamente all'inizio di tutta la procedura, con una Commissione e con i Comuni che lavorano su questo problema alla moviola, due o tre incontri all'anno (la decisione del CdS di creare un gruppo di lavoro è del 23 ottobre 2007 - due anni fa e non è successo niente). Nella risposta del CdS si legge (...) L'obiettivo è di arrivare a dicembre 2011 con una soluzione condivisa e consolidata e con delle priorità chiare, da inoltrare alla Confederazione nell'ambito della seconda generazione dei programmi d'agglomerato. In effetti per realizzare le opere previste sarà fondamentale il contributo della Confederazione (...).

Anche questa ricerca infinita di consenso, durata almeno 20 anni (dal messaggio n. 6054 dell'8 aprile 2008 - in allegato) senza spostare un mc di terra, ci porta alla fine a trovare soluzioni come la circonvallazione di Agno/Bioggio che, quando dovevano pervenire i finanziamenti dalla Confederazione, viene da quest'ultima declassata dalla priorità B alla priorità C (rapporto d'esame della Confederazione sul Programma d'agglomerato del Luganese, documento datato 12 dicembre 2008). La motivazione (a pag. 14) è la seguente:

«In ragione dei costi che comporta, la misura (circonvallazione Agno-Bioggio, ndr) presenta, rispetto alle altre dello stesso tipo, un rapporto costi-benefici insufficiente. La sua efficienza è bassa in particolare perché:

- i carichi di traffico previsti per il 2020 restano entro limiti contenuti;*
- nonostante permetta di decongestionare parzialmente i nuclei urbani, la misura non si inserisce nella concezione globale del programma d'agglomerato nella misura in cui non contribuisce a garantire la redditività degli investimenti necessari al sistema tram-treno;*
- inoltre non sono finora state proposte misure d'accompagnamento per diminuire l'impatto ambientale previsto».*

Ci troviamo quindi con 39'000 passaggi giornalieri in settimana, con:

- la mancanza di una soluzione per il Basso Malcantone, dopo 19 anni di discussioni e quintali di carta (dalla decisione sul ricorso di Caslano del Tribunale federale del 29 ottobre 2006 - sono passati 3 anni);
- le conclusioni dello "Studio pianificatorio transfrontaliero" del dicembre 2004 inerente gli interventi a Ponte Tresa che non ha portato a niente;
- la circonvallazione Agno/Bioggio che dopo 20 anni di discussioni viene declassata dalla Confederazione e con i primi lavori che cominceranno forse alla fine del 2010.

Stesso discorso lo si può fare per la passeggiata a lago Agno-Magliaso che nella risposta del CdS viene definita (...) *un elemento importante per la rete del traffico lento, in quanto permette di ottenere un percorso completamente separato e sicuro Magliaso e Caslano verso la Piana del Vedeggio, contribuendo così a promuovere anche un traffico alternativo.*

La sua messa in cantiere, salvo imprevisti, è prevista per questo autunno ed i lavori saranno ultimati entro il 2010 (...).

In questo momento nuovamente bloccata (dopo 16 anni di discussioni).

Ma però c'è la soluzione magica, il fiore all'occhiello di tutte le soluzioni: la navetta del tram Lugano - Ponte Tresa che da Molinazzo, in galleria, porterà i passeggeri in centro a Lugano. Peccato che la sua realizzazione è prevista tra il 2015 ed il 2018 con un finanziamento che dovrà essere sbloccato in una seconda fase. Chissà quando!

Ci troviamo quindi con una Commissione dei trasporti del Luganese che ha un occhio particolare per il resto del territorio e non per il Basso Malcantone, dove prigionieri della situazione si trovano tutti gli abitanti della regione e non solo quelli dei Comuni (Magliaso, Caslano, Pura e Ponte Tresa) coinvolti nella ricerca di soluzioni che mai si troveranno, per personalismi vari. Il Governo è responsabile della qualità di vita e della salute di tutta la popolazione e non solo di quella delle autorità comunali coinvolte nella ricerca di una soluzione (leggiamoci il Piano Direttore).

In tutti questi anni si sono spesi milioni di soldi pubblici a livello di piani regolatori e di progetti regionali e cantonali. Quintali di carta!

Chiedo quindi al Consiglio di Stato di assumersi, in prima persona, l'incarico di trovare una soluzione possibile che rispetti la dignità di tutti i cittadini del Malcantone, potenziando, se necessario, gli organi di pianificazione e presentando, già comprensivo della richiesta di credito di progettazione, questo progetto entro la fine del 2010, visto che i dati e i rilievi del territorio ci sono già. (Dal rapporto sul messaggio n. 5392 del 10 marzo 2005 "Durante il dibattito il Consigliere di Stato Borradori non si è impegnato oltre ad un laconico «se il Parlamento deciderà di inserire quest'opera in prima fase, il Consiglio di Stato non si opporrà») e questo perché la volontà uscita nel dibattito parlamentare era di inserire una soluzione nel primo pacchetto.

Giuseppe (Bill) Arigoni

Allegati: citati

Dal rapporto sul messaggio n. 5392 del 10 marzo 2005

1.2 Indicazioni del Gran Consiglio in riguardo al Piano Viario del Basso Malcantone

Come si vedrà, i ricorrenti invocano più volte le decisioni prese dal Gran Consiglio nel passato, ravvisando contraddizioni fra queste decisioni e l'agire del Consiglio di Stato.

Occorre preliminarmente segnalare che le discussioni in Gran Consiglio in riguardo al Piano Viario del Basso Malcantone si sono svolte principalmente in occasione di tre richieste di credito.

La prima volta il Gran Consiglio si è espresso nel 1994 in occasione dello stanziamento di un credito di progettazione concernente le opere e gli interventi prioritari del Piano dei Trasporti del Luganese. In questa occasione la Commissione della Gestione ha constatato come *“il PTL avrebbe “dimenticato”, ed in ogni modo “non risolto”, il problema del traffico sulla tratta di strada cantonale tra Agno e Ponte Tresa. In questo ambito va anche compresa la richiesta di circonvallazione del Comune di Magliaso, che propone lo studio e la realizzazione, affinché il nucleo non sia diviso, come ora, dalla strada cantonale”*. La Commissione della gestione ha quindi proposto al Gran Consiglio di aumentare il credito di un importo di Fr. 500'000.- *“al fine di poter ulteriormente studiare in modo più approfondito il tracciato da Agno a Ponte Tresa”*. La stessa Commissione della gestione esclude l'approfondimento ulteriore del progetto *“strada veloce Bioggio (Manno) Ponte Tresa - Val Cuvia - Vergiate”, poiché tale progetto ... obbligherebbe anche il contemporaneo potenziamento dell'attuale strada cantonale... e trasformerebbe il tratto in collegamento internazionale per il transito verso il Piemonte e la Liguria”*.

In occasione dell'approvazione del credito quadro di 800 milioni a favore della realizzazione della prima fase di attuazione del Piano dei Trasporti del Luganese la Commissione della gestione ritiene opportuno inserire le opere concernenti il nodo stradale di Magliaso nel Piano delle infrastrutture di prima fase. In occasione del dibattito parlamentare dell'11 marzo 1999 alcuni deputati hanno puntualizzato che il nodo stradale di Magliaso avrebbe dovuto essere inserito fra le opere di prima fase, attingendo dalle riserve previste in 50 milioni, raccomandando nel contempo prudenza, visto che questo modo di fare potrebbe alimentare ulteriori richieste di anticipo, per le quali però i mezzi finanziari non lo consentirebbero. Durante il dibattito il Consigliere di Stato Borradori non si è impegnato oltre ad un laconico *“se il Parlamento deciderà di inserire quest'opera in prima fase, il Consiglio di Stato non si opporrà”*.

Nel 2001, in occasione della richiesta di credito (fr. 18'570'000.-) per la progettazione delle opere prioritarie di prima fase del Piano dei Trasporti del Luganese, nell'ambito del credito quadro di Fr. 800 mio, il Consiglio di Stato fa il punto della situazione sull'avanzamento delle procedure e l'impiego dei mezzi allocati nell'ambito del credito quadro stesso. A proposito del gruppo funzionale 3 (GF 3) concernente la sistemazione stradale del tratto Vallone di Agno - Ponte Tresa, il messaggio riferisce che negli anni 1997-1999 sono stati svolti studi preliminari per soluzioni varie dell'attraversamento di Magliaso e Caslano per giungere, nel corso dell'anno 2000, a proporre 5 varianti di tracciato. La fase successiva del progetto consisterà nella scelta tra le 5 soluzioni, della variante preferita. Non ha potuto essere effettuata una valutazione dei costi/benefici *“in quanto non si dispone ancora della scelta progettuale di riferimento (varianti allo studio molto diverse fra di loro)”*. I crediti d'opera allocati per questo gruppo funzionale (Fr. 1'800'000.-) concernono il sottogruppo della passeggiata/ciclopista Agno-Magliaso. La parte principale del credito (Fr. 5'500'000.-) è destinata al gruppo GF 11 che prevede il cadenzamento della FLP a 15”, in particolare per la progettazione esecutiva e per l'acquisizione dei fondi necessari.

Al termine della scorsa legislatura, all'inizio del 2003, il Consiglio di Stato ha nuovamente fatto il punto della situazione in occasione dello stanziamento di un credito suppletorio di Fr. 105 milioni a complemento del credito quadro di 800 milioni. Questo messaggio ha richiesto pure un credito di impegno di Fr. 355 mio per la realizzazione della galleria stradale Vedeggio-Cassarate e l'aggiornamento della destinazione dei crediti d'opera già concessi per il potenziamento dei servizi (cadenzamento a 15 minuti) della Ferrovia Lugano - Ponte Tresa di Fr. 42.5 milioni, nell'ambito del credito quadro di 905 milioni. Da questo messaggio si evince l'importanza primaria, per il piano viario del Basso Malcantone, del potenziamento della FLPT. Non vi sono invece novità in riguardo gruppo funzionale 3, concernente la sistemazione stradale del tratto Vallone di Agno - Ponte Tresa.

Dal messaggio n. 6054 dell'8 aprile 2008

Nel 1994 il DT ha indetto un concorso di progettazione per la circonvallazione di Agno - Bioggio opera prioritaria prevista nel PTL. Nel gennaio 1996, conseguentemente all'esito del concorso, con risoluzione del CdS n. 2148 del 30.04.1996 si assegnava al Consorzio ICAB di Viganello, vincitore del concorso, il mandato per l'elaborazione del Piano generale (PG), così come previsto dalla vecchia Legge sulle strade del 23.03.1983. Si iniziava pertanto la progettazione e la procedura di PG, che prevedeva una prima pubblicazione per osservazione, la rielaborazione e l'adozione del PG da parte del Gran Consiglio (GC) e la successiva pubblicazione (deposito dei progetti presso le cancellerie dei Comuni interessati) con possibilità di inoltrare ricorso al Tribunale della pianificazione del territorio (TPT) e in seconda istanza al Tribunale federale (TF).

3.2 Cronistoria delle procedure

3.2.1 Riassunto procedura di PD

- 10.12.1993 Adozione da parte CRTL del PTL. La circonvallazione Agno-Bioggio è opera prioritaria, grado di priorità 1-2.
- 31.05.1994 Adozione da parte del CdS della scheda di PD 12.23 sul PTL.
- 19.12.1997 Adozione da parte del CdS della scheda di PD 12.23 sul PTL (1° aggiornamento).
- 01.1998 - 02.1998 Pubblicazione della scheda - oggetto di PD 12.23.2.5 (circonvallazione Agno-Bioggio) ai sensi dell'art. 15 della LALPT (1° aggiornamento).
- 25.11.1998 Adozione della scheda - oggetto di PD 12.23.2.5 da parte del CdS (1° aggiornamento).
- 12.1998 - 01.1999 Pubblicazione della scheda di PD 12.23.2.5 ai sensi dell'art. 18 della LALPT. Ricorso contro la scheda di PD 12.23.2.5 del Comune di Muzzano (1° aggiornamento).
- 15.09.1999 Messaggio n. 4921 concernente il ricorso inoltrato dal Comune di Muzzano
- 14.03.2001 2° aggiornamento del PD sul PTL (schede 12.23.1-5 e 10.4). La scheda - oggetto 12.23.2.5 non ha subito alcuna modifica a carattere sostanziale nell'ambito del 2° aggiornamento. L'insieme del pacchetto di schede 12.23.1-5 è stato adottato dal CdS il 14.03.2001, quindi anche la scheda - oggetto 12.23.2.5 in vigore porta la data del 2° aggiornamento.
- 10.1999 Nuovo studio di varianti (analisi multicriteria).
Costituzione della DA che si è dapprima (10.1999-10.2000) chinata sulla tematica dell'allungamento della pista (cfr. doc. DT 21.12.2000) e poi sul tracciato della circonvallazione.
- 08.2001 Proposta di tracciato della DA alla CRTL.
- 05.11.2001 Proposta di tracciato dalla CRTL al CdS.
- 03.12.2002 Il GC respinge i ricorsi e adotta la scheda di PD.
Il CdS, sulla base di tale decisione del GC, ha proceduto ai necessari adattamenti della scheda - oggetto 12.23.2.5.
- 27.01.2003 Muzzano ricorre al TF contro la decisione del GC del 12.12.2002.
- 15.04.2003 Sentenza del TF: il ricorso è inammissibile.
- 09.08.2004 L'ARE conclude il rapporto d'esame e con la proposta di decisione di approvazione della scheda di PD.
- 23.08.2004 Il DATEC approva la scheda di PD 12.23.2.5.

3.2.2 Riassunto della procedura di PG

- 12.1994 - 05.1995 Concorso di progettazione con procedura di selezione
- 01.1996 Mandato di progetto di massima e parziale definitivo con allestimento del PG completo per la pubblicazione al Consorzio ICAB.
- 05.05.1998 Rapporto preliminare dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) e dell'allora Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio (UFAFP) (preavviso sull'indagine preliminare).
- 03.1999 - 04.1999 Pubblicazione del PG per osservazioni.

La procedura di PG viene sospesa, si elabora l'analisi multicriteria e si propone il nuovo tracciato nella scheda di PD.

Questo Gran Consiglio si è anche già espresso su tematiche pianificatorie concernenti il Piano viario del Basso Malcantone, in particolare nell'ambito della decisione sul Piano Generale per la correzione della strada cantonale (A398) e la costruzione del nuovo valico doganale del Madonnone, in territorio del Comune di Croglio. Proprio questo Piano è sintomatico del procedere a tappe (o a tasselli): ancora prima che sia stato consolidato a livello di Piano Direttore il collegamento stradale nell'ambito del Piano viario del Basso Malcantone, è stato approvato il Piano Generale del nuovo valico doganale del Madonnone.