

# Rapporto di maggioranza

numero	data	competenza
<b>8236 R1</b>	7 novembre 2023	DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

## della Commissione gestione e finanze sul messaggio 8 febbraio 2023 concernente la richiesta di stanziamento di un credito netto di 15'220'000 franchi e autorizzazione alla spesa di 26'240'000 franchi quale contributo cantonale alla progettazione e alla realizzazione del nuovo svincolo autostradale di Sigirino

### 1. PREMESSA

L'attuale svincolo di Sigirino è stato realizzato nel periodo 2002-2003 e nasce dalla necessità di contenere l'impatto del cantiere della galleria di base del Ceneri. Grazie all'accesso diretto dall'autostrada A2 al cantiere AlpTransit (ATG) la rete stradale locale è stata sgravata in modo significativo dal traffico pesante.

Le autorità cantonali e comunali si sono presto rese conto che questo allacciamento all'autostrada poteva avere un potenziale interessante anche quale opera definitiva, e la riflessione ha portato all'avvio degli indispensabili approfondimenti.

### 2. ISTORIATO DEL PROGETTO

Il messaggio ben riassume al capitolo 2 il lungo iter che ha portato alla definizione del progetto oggetto del messaggio in essere.

Ci limitiamo in questa sede a citare l'inizio e le fine dei lavori preparatori.

- Il Dipartimento del territorio (DT) redige **nel 2011 il primo studio tecnico** concernente la fattibilità di convertire lo svincolo provvisorio ATG in uno definitivo, che viene presentato alla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL). Sempre lo stesso anno la CRTL illustra all'Ufficio federale delle strade (USTRA) il rapporto "Funzionalità della tratta autostradale A2 Rivera-Melide/Bissone (PAL2)" dove viene pure lanciata l'ipotesi di riconvertire lo svincolo provvisorio di Sigirino. A febbraio 2012 il DT aggiorna lo studio con le considerazioni della CRTL.

...

- Il progetto generale del nuovo svincolo autostradale di Sigirino, elaborato da USTRA e che tiene conto di quanto scaturito dalle due consultazioni cantonali avvenute tra maggio e novembre 2019, **viene approvato il 27 maggio 2020 dal Consiglio federale**.

### 3. PROGETTO

Il nuovo svincolo è caratterizzato da 4 rampe (le bretelle di entrata e di uscita nelle due direzioni) che si collegano a una grande rotonda posta a un livello superiore rispetto il sedime autostradale.

La rotonda di connessione all'autostrada si collega all'asse viario cantonale esistente grazie a una rampa. L'incrocio con la strada cantonale è stato riconfigurato inserendo una nuova rotonda.

È stata predisposta anche una rampa di servizio sulla sponda destra del fiume Vedeggio.

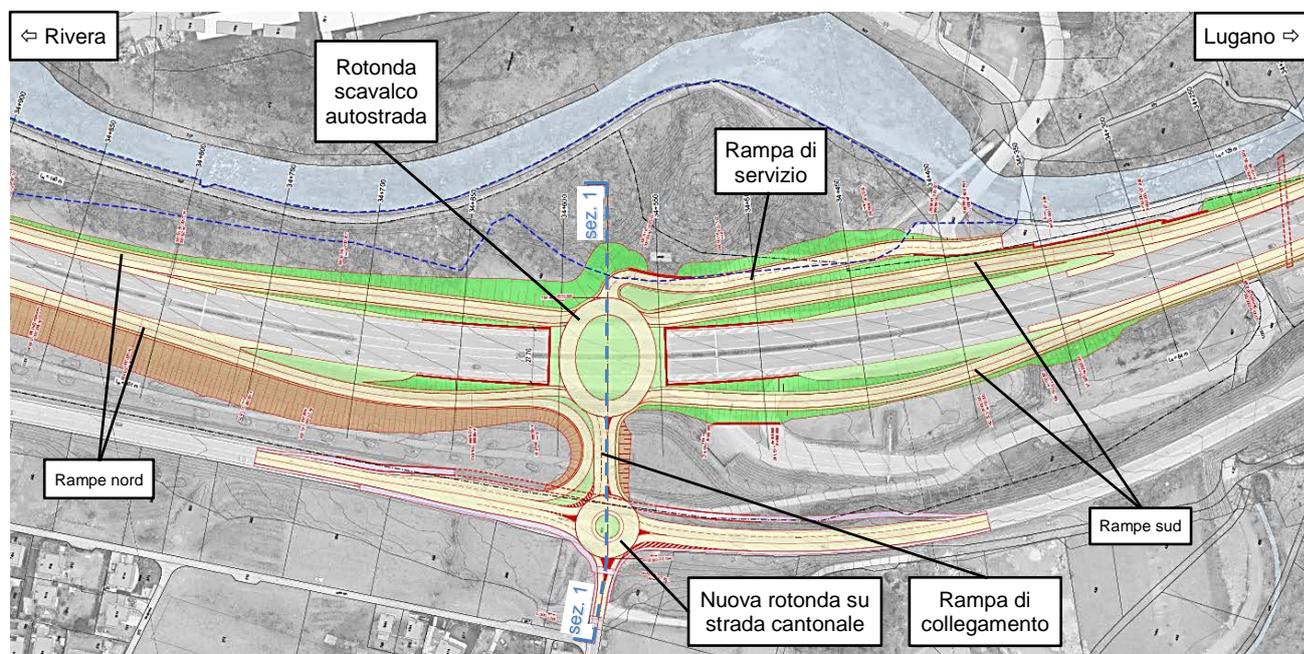


Figura 3: planimetria dello svincolo autostradale a diamante con la rotonda ovoidale di scavalco all'autostrada e la nuova rotonda all'incrocio con la strada cantonale. Le rotonde sono unite da una rampa di collegamento e, verso il fiume Vedeggio, vi è la rampa di servizio.

#### 4. COSTI E FINANZIAMENTO

Il preventivo per la progettazione e la realizzazione dell'opera di cui al presente messaggio s'eleva a 29'813'396 franchi (grado di attendibilità del  $\pm 10\%$ ) ed è stato calcolato sulla base dei prezzi unitari di mercato di febbraio 2022.

La cifra esposta considera:

- la realizzazione delle componenti infrastrutturali descritte al cap. 6;
- le misure di compenso o di mitigazione di alcuni impatti ambientali (p.e. rumore, dissodamenti, ecc.);
- le installazioni di cantiere, le misure di sicurezza e la gestione del traffico lungo l'autostrada e la strada cantonale (ca. 15% dei costi di realizzazione);
- gli onorari di progettazione e di direzione lavori (15% dei costi di realizzazione, installazioni di cantiere, misure di sicurezza e gestione del traffico);
- gli imprevisti (pari al 10% del totale parziale);
- l'IVA al 8.1% (dal 7.7% all'8.1% a partire dal 1° gennaio 2024).

Dettaglio delle voci di costo:

Voce	Costo preventivato [franchi]
Tracciato e ambiente	11'312'000.-
Gallerie e geotecnica	1'820'000.-
Manufatti	4'903'000.-
Altre opere	1'006'000.-
<i>Subtotale 1</i>	<i>19'041'000.-</i>
Oneri sicurezza e gestione traffico (1%)	190'410.-
Oneri UT4 (2.5%)	476'025.-
Costi d'installazione (11%)	2'094'510.-
<i>Subtotale 2</i>	<i>21'801'945.-</i>
Progetto e DL (15%)	3'270'292.-
<i>Subtotale 3</i>	<i>25'072'237.-</i>
Imprevisti 10%	2'507'223.-
<i>Importo (IVA esclusa)</i>	<i>27'579'460.-</i>
IVA 8.1%	2'233'936.-
<b>Importo (IVA inclusa)</b>	<b>29'813'396.-</b>

USTRA sottolinea che in tale importo non sono comprese le parti d'opera sotto elencate che verranno realizzate e finanziate dalla Confederazione all'interno del progetto EP 15. Sono interventi di accompagnamento necessarie al corretto funzionamento dello svincolo di Sigirino che non graveranno sulle finanze cantonali e la cui effettiva necessità dovrà essere ancora approfondita sulla base delle possibili ottimizzazioni del tracciato delle rampe. Si tratta di:

- impianto di trattamento delle acque meteoriche (SABA);
- canalizzazioni di smaltimento acque dal limite d'intervento dello svincolo fino all'impianto SABA;
- tracciati cavi e camere per impianti elettromeccanici (BSA) dal limite d'intervento dello svincolo e fino al primo punto di fornitura;
- espropri temporanei o definitivi, non ancora definiti;
- tracciati provvisori o nuovi di infrastrutture di enti terzi su strada cantonale;
- corsie di emergenza al di fuori delle rampe, oltre il naso geometrico;
- collettore principale e dorsale BSA tracciato EP 15;
- interventi di adeguamento ponte sul riale Cusello a nord;
- interventi di adeguamento dei portali segnaletici;
- interventi di adeguamento/spostamento infrastrutture AET.

Tenuto conto del grado di attendibilità del progetto del 10%, è da prevedersi una corrispettiva riserva. Di conseguenza il costo complessivo dell'opera è stimato in **32'800'000 franchi**, da ritenersi dunque quale cifra di riferimento.

Si segnala che nella lettera di intenti/accordo tra Confederazione e Cantone (**risoluzione governativa n. 1834 del 17 aprile 2019 con cui il Consiglio di Stato accetta la proposta formulata il 13 luglio 2016 dal DATEC per un riparto costi dell'80% al Cantone e del 20% alla Confederazione**) il costo dell'opera era stimato a 24'418'444 franchi, prezzi base 2018 e senza riserva.

Il Cantone partecipa ai costi complessivi dell'opera, quantificati in 32'800'000 franchi, in misura dell'80%, pari dunque a 26'240'000 franchi, ciò che equivale al credito lordo richiesto (autorizzazione alla spesa).

La quota cantonale è inserita quale misura TIM 2.6. in quelle d'interesse regionale previste dal PAL3. Conformemente alla risoluzione governativa n. 6145 del 19 dicembre 2018, il citato onere di 26'240'000 franchi è da suddividersi in ragione del 58%, pari a 15'220'000 franchi, a carico del Cantone e il restante 42% a carico dei Comuni membri della CRTL per un importo di 11'020'000 franchi.

Ne consegue che, per la progettazione e la realizzazione dello svincolo autostradale di Sigirino, il credito richiesto con il presente messaggio prevede **un onere netto di 15'220'000 franchi con un'autorizzazione alla spesa pari a 26'240'000 franchi**.

## 5. LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO

La realizzazione del nuovo svincolo autostradale di Sigirino è parte del Programma d'agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3), coerente con gli obiettivi del Piano direttore, che conferma l'importanza di migliorare sia l'accessibilità alle aree insediative di interesse regionale che la sicurezza generale della rete principale nella Valle del Vedeggio (scheda R/M3).

Gli investimenti sono in sintonia con il Programma di legislatura 2019-2023, Obiettivo 11, "Sviluppare le reti di trasporto, con priorità al trasporto pubblico, e garantire buone condizioni di mobilità".

La spesa è prevista a Piano Finanziario del settore 62 nei quadrienni 2024-2027 e parzialmente 2028-2031, alla posizione 622 11 07 e collegata all'elemento WBS 781 59 2132.

Le entrate delle quote a carico dei comuni della CRTL sono pianificate alla medesima posizione e collegate all'elemento WBS 781 68 1115.

La realizzazione del progetto non ha conseguenze particolari sui conti di gestione corrente dello Stato né sul personale.

## 6. CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI

### 6.1 Pianificazione del territorio

La realizzazione dello svincolo di Sigirino rientra nella valutazione più ampia fatta sul tema della mobilità per tutto il piano del Vedeggio ed è quindi perlomeno indirettamente correlata alle riflessioni e alle analisi alla base della Scheda di Piano direttore R/M 3 relativa all'Agglomerato del Luganese - Rete urbana e Mobilità che tratta il tema della Circonvallazione di Agno-Bioggio così come al potenziamento del Trasporto pubblico grazie al progetto tram-treno.

Il messaggio sottolinea correttamente gli aspetti pianificatori correlati al progetto e nel rapporto ci permettiamo di estrapolare alcuni aspetti che ci sembrano particolarmente rilevanti.

- *Per quanto attiene al traffico motorizzato privato, uno svincolo definitivo a Sigirino permetterebbe di scaricare il nodo di Lugano nord, riducendo le componenti di traffico da e per la Capriasca, dai comuni di Gravesano, Bedano, Taverne-Torricella, Lamone, Cadempino, Monteceneri e, in parte, anche di Manno e Mezzovico. Ciò dovrebbe apportare benefici sostanziali allo svincolo esistente di Lugano nord, riducendo il rischio d'incolonnamenti negli orari di punta, anche in vista dell'aumento del traffico generalizzato secondo il trend attuale (pag 4).*
- *Lo studio di valutazione degli effetti viari legati alla realizzazione del nuovo svincolo di Sigirino lungo l'asse autostradale e la rete cantonale tra gli svincoli di Lugano Nord e Rivera all'orizzonte 2040, commissionato da USTRA nel 2022, ha evidenziato quanto segue. Una diminuzione del traffico sull'asse della strada cantonale P2 della Valle del Vedeggio da Rivera a Sigirino e tra Taverne e Massagno. Ci si attende una riduzione di quasi il 60% in attraversamento a Rivera e più contenuta tra Sigirino e Taverne dove si attesta attorno al 20% per l'OPM, mentre per l'OPS si assiste ad una riduzione del 20% in direzione S-N e a un incremento del 5% in direzione N-S (pag 6)*
- *La realizzazione del nuovo svincolo autostradale di Sigirino è parte del Programma d'agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3), coerente con gli obiettivi del Piano direttore, che conferma l'importanza di migliorare sia l'accessibilità alle aree insediative di interesse regionale che la sicurezza generale della rete principale nella Valle del Vedeggio (scheda R/M3) (pag 13).*

### 6.2 Sostenibilità

La valutazione dei criteri di sostenibilità dell'opera è auspicabile ogni qual volta si tratta di modificare l'assetto della rete viaria cantonale. Come sempre dovrebbe essere la riflessione dovrebbe ponderare i possibili benefici ambientali con quelli socio-economici.

Dal punto di vista ambientale è certamente condivisibile l'ottimizzazione dell'utilizzo di una strada esistente invece di creare di nuove e quindi appare vantaggioso sfruttare l'A2 quale circonvallazione dei centri abitati della valle del Vedeggio, piuttosto che insistere nel sovraccaricare lo svincolo di Lugano nord dell'A2 sovente fonte di interminabili colonne. È

una misura da intendersi in modo complementare al deciso potenziamento del trasporto pubblico grazie alla rete tram-treno che da solo non potrà risolvere gli ingorghi attuali.

Lo svincolo di Sigirino permetterà ai centri abitati della Valle del Vedeggio, in particolare quelli a nord dello svincolo di Lugano Nord di essere sgravati dall'attuale intenso traffico di transito con un evidente e sostanziale miglioramento della qualità di vita.

Allo stesso modo lo svincolo eviterà di bloccare in ore di colonne numerosi lavoratori, migliorerà l'accessibilità a importanti zone industriali e consentirà un miglior sviluppo di terreni già destinati a attività artigianali e industriali nel rispetto dell'auspicato sviluppo centripeto a salvaguardia di zone oggi ancora verdi.

Per gli aspetti socio-economici ci riferiamo al Masterplan che imposta lo sviluppo della Valle de Vedeggio.

### 6.3 Masterplan Valle Vedeggio

La Commissione ritiene opportuno sottolineare l'interesse dell'opera per lo sviluppo economico della regione. Le valutazioni sono riassunte nel masterplan della valle del Vedeggio (versione del 01.06.2023) in particolare per quanto attiene la riorganizzazione e lo sviluppo di aree lavorative grazie alla valorizzazione delle potenzialità di sviluppo delle riserve di zone lavorative per attività di tipo industriale, considerando il riuso di edifici e aree industriali dismessi.

“ ...

*Un importante aspetto da considerare è il dinamismo economico che si è sviluppato nel Piano del **Vedeggio** e che rappresenta uno dei potenziali più competitivi del Cantone. La zona industriale del Vedeggio è diventata sempre più un polo industriale altamente innovativo, dove lavorano attualmente ca. 15'000 persone distribuite uniformemente nel territorio.*

...

*Il Masterplan del Medio-Alto Vedeggio presenta l'opportunità di ripensare, a livello intercomunale, la pianificazione delle aree insediative situate lungo il fondovalle.*

*Questa impostazione permette di **ridefinire le aree lavorative a valenza regionale** presenti sul territorio. Il riordino delle attività lavorative presuppone a lungo termine anche interventi che favoriscano la ricollocazione di singole attività in luoghi maggiormente adatti alle loro specifiche esigenze e secondo criteri legati alla densità insediativa e al valore aggiunto generato. A questo riguardo si propone di delimitare le aree pregiate ben servite infrastrutturalmente, da destinare ad attività di elevato valore aggiunto, definendo nel contempo una politica di ricollocazione in specifiche aree di quelle attività a carattere molesto e a basso valore aggiunto.*

*Le aree pregiate da riservare per attività ad elevato valore aggiunto sono quelle servite in modo ottimale dal trasporto pubblico attorno alle fermate esistenti a cui si aggiungeranno quelle di Bironico-Camignolo, Torricella-Taverne, Bedano, Grumo e Vedeggio. Nella Valle del Vedeggio vi è ancora una grande disponibilità di terreni di questa tipologia, situati all'interno delle aree insediative esistenti; in alcuni comuni le riserve superano addirittura il 30%.*

*Un partner particolare per lo sviluppo delle aree strategiche lavorative potranno essere sicuramente le FFS, che sono i maggiori proprietari di terreni di questa tipologia. Le aree lavorative in prossimità delle fermate TILO potranno inoltre essere destinate anche ad attività di supporto e di servizio, con l'obiettivo di promuovere l'insediamento di attività ad alto valore aggiunto del terziario avanzato e della 'knowledge economy', i cui impiegati necessitano di servizi più sofisticati rispetto al settore produttivo classico.*

La scheda V6 del Piano direttore cantonale individua nell'area dell'attuale cantiere AlpTransit e in quelle limitrofe del comparto del Dosso di Taverne, l'ubicazione potenzialmente idonea per l'insediamento di attività legate alla gestione logistica della costruzione (aree di deposito, lavorazione e riciclaggio di materiali edili, ecc.).

Per essere attuata questa opzione richiederebbe **l'allacciamento autostradale attraverso lo svincolo di Sigirino** e potrebbe diventare uno strumento operativo per raggiungere l'obiettivo della riconversione delle aree pregiate in prossimità delle fermate TILLO.

D'altra parte essa rappresenta però anche un nuovo contributo richiesto alla Valle del Vedeggio per la soluzione di problematiche sovregionali. È comunque indispensabile che l'insediamento di questa tipologia di attività venga realizzato con criteri di elevata qualità urbanistica e ambientale.”

#### 6.4 Percorsi ciclabili

Il percorso ciclabile sull'asse Nord – Sud del Ticino merita di essere trattato con grande cura rappresentando un fattore di grande attrattiva per i numerosi cittadini amanti della bicicletta e per i numerosi turisti che soggiornano nel nostro Cantone abbinando alla vacanza un'attività fisica regolare.

Superare il Monte Ceneri è un percorso molto amato dai ciclisti, basta transitarvi per rendersene conto, ed è importante che la pista ciclabile presenti un percorso continuativo con la migliore sicurezza possibile.

Infatti la strada del Monte Ceneri è obbligatoria per tutti i ciclisti essendo l'unico collegamento viario, infatti anche il percorso ciclabile nazionale Basilea-Chiasso vi transita.

<https://schweizmobil.ch/it/svizzera-in-bici/percorso-3/tappa-7>

Tra Rivera e Gravesano il percorso nazionale menzionato non passa lungo la strada cantonale ma, tranne un breve tratto presso il corridoio faunistico al dosso di Taverne (presenza di un marciapiede ciclopedonale), su strade comunali o consortili.

Lungo la strada cantonale vi sono comunque parecchi tratti delimitati da corsie ciclabili. Proprio per evitare interferenze tra il nuovo svincolo e la corsia ciclabile lungo la strada cantonale a Sigirino si è deciso di costruire un nuovo sottopasso ciclabile all'incrocio con la strada cantonale.

##### Percorsi ciclabili all'incrocio dell'accesso per Sigirino

Le attuali corsie ciclabili presenti ai lati della strada cantonale saranno adattate:

- in direzione N-S è previsto a nord, in avvicinamento alla nuova rotonda, un percorso ciclopedonale di larghezza 3 metri che poi prosegue a sud dell'incrocio come corsia ciclabile.
- in direzione S-N della strada cantonale si propone una pista ciclabile di larghezza 3 metri transitante sotto la nuova rotonda; ciò per non interferire con la regolare viabilità dello svincolo e offrire una maggior sicurezza generale.

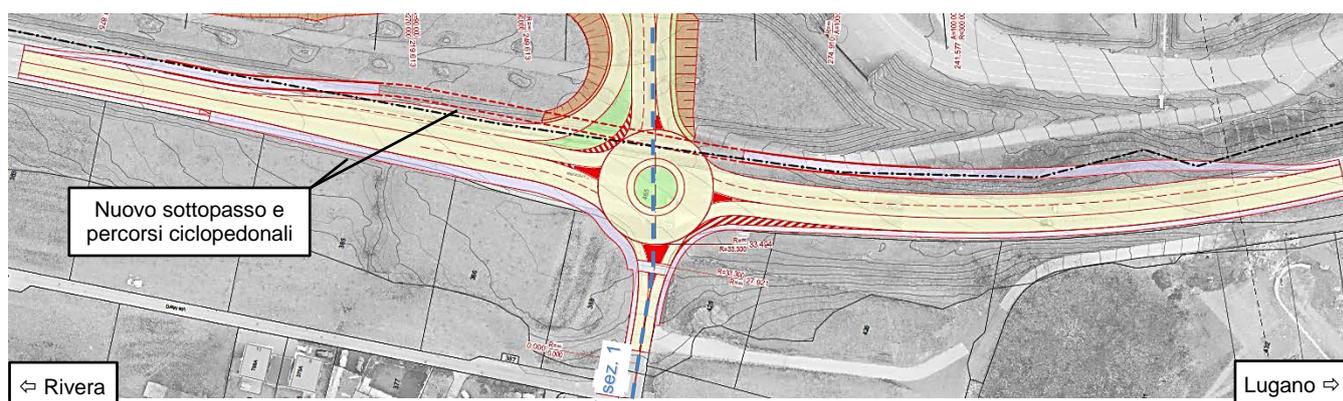


Figura 6: planimetria della nuova rotonda sulla strada cantonale e dei percorsi ciclopeditoni adattati al nuovo svincolo.

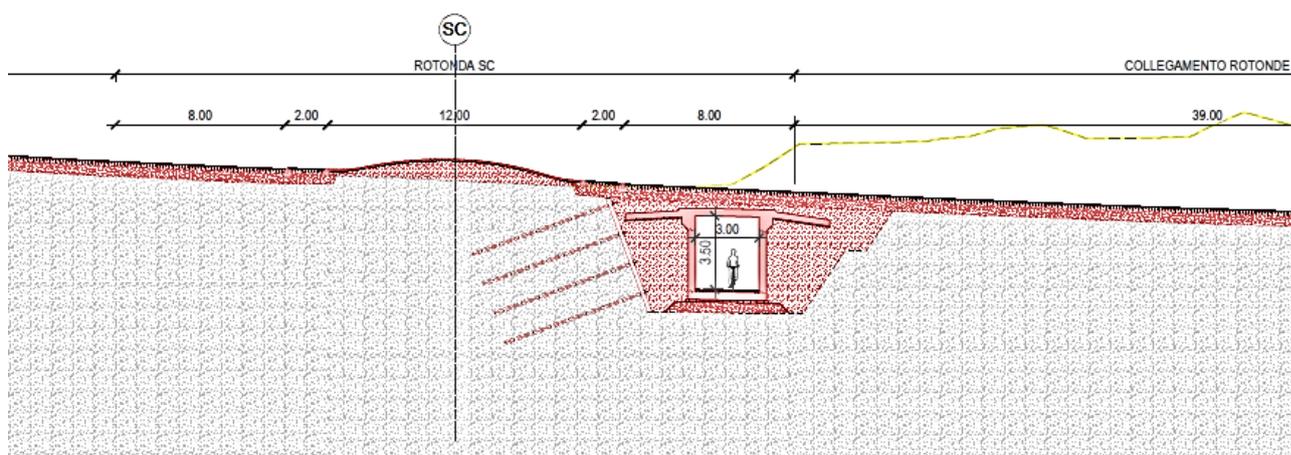


Figura 5: sezione 1 – lato strada cantonale.  
Si nota il nuovo sottopasso ciclopeditone.

La Commissione si rallegra di questa attenzione al traffico lento e ribadisce un invito generale a prestare sempre la massima cura nella progettazione dei percorsi ciclabili così da garantire percorsi appunto possibilmente separati dal transito veicolare e il più possibile protetti soprattutto nei punti nevralgici.

### 6.5 Iniziativa cantonale (IC22) “Mantenimento e completamento dello svincolo autostradale del Comune di Monteceneri (quartiere di Sigirino) a favore di tutta la Valle Vedeggio”

Il presente rapporto evade anche la proposta avanzata nel lontano 16 aprile 2012 dal Gruppo UDC, prima firmataria Lara Filippini, che proponeva appunto il mantenimento e completamento dello svincolo autostradale in questione.

## **7. CONCLUSIONI**

La Commissione giunge alla conclusione che la realizzazione definitiva dello svincolo dell'A2 a Sigirino presenta considerevoli vantaggi e in base alle considerazioni esposte propone al Parlamento di approvare il messaggio.

Si ricorda che lo stanziamento del credito proposto il decreto legislativo annesso al messaggio richiede l'approvazione da parte della maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio (cfr. art. 5 cpv. 3 LGF).

Per la Commissione gestione e finanze:

Bixio Caprara, relatore

Agustoni - Balli - Bignasca - Dadò - Ferrara -

Fonio - Galeazzi - Gianella Alessandra -

Guerra - Pamini - Passalia - Pini - Quadranti