

Rapporto

numero	data	Dipartimento
4839/4839A R	18 febbraio 1999	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione della gestione e delle finanze sui messaggi 14 gennaio 1999 e 10 febbraio 1999 concernenti l'approvazione dell'indirizzo operativo per le opere della prima fase di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e l'attribuzione dei relativi mezzi finanziari di fr 810'000'000.-- (fr 800'000'000.-- a favore delle opere della prima fase di attuazione del PTL, fr 10'000'000.-- a favore delle opere di Piano di pronto intervento nell'ambito del PTL)

500 milioni di franchi è l'ammontare della richiesta di un credito quadro per la realizzazione di **alcune** opere della 1.a fase di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) secondo il messaggio del Consiglio di Stato licenziato il 14 gennaio 1999.

800 milioni di franchi è l'importo modificato successivamente dal Governo con un messaggio complementare in data 10 febbraio 1999, importo che comprende **tutte** le opere della 1a fase.

Le motivazioni espresse nel messaggio aggiuntivo hanno convinto la Commissione della gestione ad approvare la nuova impostazione, con le riserve del caso espresse in questo rapporto, in quanto rassicurata dalle constatazioni seguenti:

- la sufficiente garanzia del grado di elaborazione dei progetti principali con la relativa valutazione dei costi
- la garanzia delle future disponibilità finanziarie del Cantone in materia di investimenti
- la necessità di esprimere immediatamente all'Autorità federale un messaggio con la chiara espressione di volontà politica per l'attuazione dell'opera e quindi l'invito ad inserirla con priorità nel programma quadriennale delle opere stradali riconosciute dalla Confederazione (programma tuttora in fase di allestimento)
- non da ultimo il fatto che il Consiglio di Stato ha considerato il suggerimento della Commissione di
 - ◆ lasciare al Consiglio di Stato stesso la competenza di suddivisione del credito quadro (soggetto a referendum) in singoli crediti d'impegno
 - ◆ ma di trasferire le competenze di approvazione dei singoli crediti d'impegno dal Consiglio di Stato (messaggio 14.1.1999) al Gran Consiglio (messaggio complementare 10.2.1999).

Il rapporto commissionale si suddivide in quattro parti:

1. le considerazioni generali sullo stato di fatto del PTL
2. la descrizione del progetto che riassume i contenuti dei due messaggi e approfondisce alcuni nuovi aspetti
3. la valutazione finanziaria degli investimenti
4. il commento finale, con il giudizio sull'operato del CdS e con le raccomandazioni della Commissione su come proseguire.

1. CONSIDERAZIONI GENERALI

1.1 L'urgenza evocata dal Consiglio di Stato per l'esame del messaggio

Esaminare un messaggio del Consiglio di Stato che comporta l'attribuzione di 800 milioni di franchi e sottoscrivere il relativo rapporto di approvazione in pochi giorni, per sottmetterlo alla decisione del Gran Consiglio nel giro di poche settimane, può sollevare giustificati interrogativi che necessitano una doverosa risposta prima di entrare nei dettagli.

Il Gran Consiglio non sarà più operativo dal marzo 1999 e durante i successivi tre mesi, causa le elezioni politiche e i conseguenti tempi d'attesa previsti dalle procedure costituzionali. Il Consiglio di Stato ritiene che, con un rinvio della decisione a dopo le elezioni, si accumulerebbe un ritardo che potrebbe compromettere l'inserimento delle prime importanti opere del Luganese nel programma stradale pluriennale 1999-2003 in fase di allestimento da parte della Confederazione.

La Commissione ne ha preso atto e ha deciso di dare la priorità a questo messaggio, anche se memore delle critiche emerse nell'esame dell'anomalo sorpasso dei crediti concessi per la costruzione di un'altra importante opera del genio civile - la messa in sottoterraneo della linea ferroviaria FART - una delle quali è stata proprio quella dei tempi brevi di esame e verifica della richiesta del credito da parte del Gran Consiglio che, con un maggior approfondimento e attraverso confronti qualitativi con opere analoghe, avrebbe potuto contribuire ad una migliore analisi critica ed a individuare le lacune nonché le mancanze contenute nel messaggio licenziato dal Governo.

Questa doverosa premessa sarà ripresa in seguito, volendo la Commissione chiarire il suo metodo di lavoro adottato e le responsabilità che si assume.

La cautela si impone, ma specialmente si impone la chiarezza a futura memoria circa le formalità della decisione e degli eventi che hanno portato alla stessa, al fine di evitare ai posteri spiacevoli interventi di eventuali commissioni d'inchiesta.

1.2 Il messaggio complementare

Il Consiglio di Stato ha ritenuto necessario pubblicare un messaggio complementare dopo i primi incontri con la Commissione della gestione, ma specialmente a seguito dell'esame supplementare che lo stesso ha richiesto a un gruppo di periti esterni, il cui lavoro è iniziato il 20.1.1999 e i cui risultati sono stati consegnati al Governo il 5.2.1999. Il rapporto dei periti è allegato al messaggio complementare con data del 10.2.1999.

Il tempo trascorso fra la pubblicazione dei due messaggi ha permesso però alla Commissione della gestione di chinarsi preventivamente sul problema e di approfondire le diverse tematiche, in modo da rispettare i tempi imposti. Quindi la decisione di entrata in materia sul messaggio complementare è stata presa con cognizione di causa, anche se lo stesso è stato consegnato brevi mano seduta stante e nel termine di un'ora si è svolta la presentazione da parte del relatore, la discussione e la decisione. Il Consiglio di Stato ha così potuto informare gli addetti nella conferenza stampa che era già stata programmata per il primo pomeriggio del giorno stesso.

Per la storia o, meglio, per la cronaca, siamo di fronte ad un primato per il Cantone sia per l'ammontare del credito (ben 800 milioni) sia per la procedura-lampo sollecitata dal Consiglio di Stato, poi adottata dalla Commissione della gestione (e speriamo dal Parlamento). Un metodo e un modo di procedere che non possono sollevare elogi o ammirazione, ma che anzi devono far riflettere; in particolare, ci si augura che ciò costituisca l'eccezione di come amministrare la cosa pubblica, nel rispetto verso il Gran Consiglio (inutile ricordare di milizia), soprattutto delle sue competenze e dei suoi doveri di alta vigilanza impostigli dalla Costituzione.

1.3 Breve istoriato del PTL

Gli indirizzi relativi alla gestione della mobilità nel Luganese sono stati elaborati con il coinvolgimento diretto dei Comuni del distretto; la collaborazione è nata con la costituzione della Commissione intercomunale dei trasporti (CIT) il 20 aprile 1989, in seguito denominata Commissione dei trasporti del Luganese (CTRL).

Con questo nuovo metodo di approccio per risolvere un problema intercomunale di vasta portata, il Cantone ha così messo in disparte i progetti elaborati in precedenza che "si erano urtati a difficoltà notevoli, soprattutto in ragione della mancanza di una visione regionale e delle contrastanti aspettative locali" (M no. 4223 del 2.3.1994, pag. 5).

Il Gran Consiglio aveva stanziato nel 1990 **6 milioni di franchi** per finanziare gli studi tecnici ed ambientali necessari all'allestimento di una strategia d'intervento e dei relativi indirizzi di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese (PTL). Questo credito **non verrà più considerato e aggiunto** al conto particolare degli investimenti per il PTL, che la Commissione della gestione intende riprendere e aggiornare (come ha già fatto nel passato) ogni qualvolta il Parlamento sarà coinvolto.

Il Parlamento in effetti, a partire dal 1991, viene regolarmente sollecitato sia per concedere crediti di progettazione o crediti d'opera sia per approvare i progetti del Piano stesso sia per evadere i ricorsi dei Comuni sulla quota singola di partecipazione finanziaria (M 4712).

La **Commissione speciale per la pianificazione del territorio** esamina in parallelo i messaggi che propongono l'approvazione del piano generale di alcune opere principali del PTL, ai quali si rimanda per la descrizione del progetto, le procedure pianificatorie, la giustificazione delle opere, l'accertamento dei bisogni, l'importanza e l'urgenza.

La **Commissione della gestione e delle finanze** ha perciò esaminato questo messaggio (quello base e quello aggiuntivo) dal profilo prettamente finanziario e ha cercato di approfondire gli aspetti operativi della realizzazione di questo importante progetto di

interesse preminentemente luganese, ma che coinvolgerà verosimilmente l'economia generale dell'intero Cantone.

1.4 Stato attuale dei crediti concessi

Il messaggio in esame allega le tabelle dei crediti a suo tempo proposte dalla Commissione della gestione (e fatte proprie dal Consiglio di Stato) che permettono per le singole opere di prendere nota:

- dei crediti finora concessi dal Gran Consiglio,
- di quelli nel frattempo consumati (prestazioni e opere eseguite o in esecuzione)
- delle previsioni aggiornate, con le proiezioni quindi sui possibili costi finali.

Con questi semplici mezzi, il Legislativo potrà così essere informato periodicamente dell'evoluzione dei lavori, sia di pianificazione che di progettazione, nonché delle opere messe in cantiere, onde evitare le sorprese che talvolta hanno caratterizzato opere non sottoposte in tempi debiti (cioè tempestivi) e in termini chiari dal Governo all'attenzione del Gran Consiglio.

La situazione finanziaria a partire dal 1991 (come detto al p.to 1.3) e fino al 31.12.1998 (riportata più in dettaglio nell'allegato) è così riassumibile:

- il Gran Consiglio ha accordato finora circa **173 milioni di franchi**
- **76** dei quali sono già stati spesi
- **97** milioni sono in attesa di utilizzazione
- la proiezione dei costi presumibili (per le opere votate) è di **168 milioni**, quindi nel rispetto dei preventivi allestiti.

Nel periodo compreso fra l'ultima situazione finanziaria del 31.10.1997 (cfr. Rapporto no. 4664 parz. 2 del 19.2.1998) e fino al 31.12.1998 sono stati consumati **13** milioni di franchi.

1.5 L'importanza e l'attualità del PTL

L'importanza regionale, il contenuto dei progetti e l'attualità delle opere indicate nel messaggio del Consiglio di Stato sono fatte proprie dalla Commissione della gestione, poiché totalmente condivise. La Commissione invita il Gran Consiglio a voler accettare questi contenuti a sostegno del PTL, in modo che la Confederazione possa recepire un'unanimità di intenti nel garantire l'impegno a voler realizzare una serie di infrastrutture coordinate, che potranno migliorare la qualità di vita di un'intera regione, mediante soluzioni elaborate nel rispetto di una concezione globale nell'ambito della pianificazione cantonale e avendo elaborato concrete soluzioni operative che ne garantiscano la fattibilità.

I criteri richiesti dalla Confederazione per proporre le opere sono rispettati. Il grado di approfondimento dei progetti delle opere principali è stato accettato e condiviso dai vari uffici federali, le procedure sono in fase avanzata, manca l'approvazione dei crediti da parte del Gran Consiglio, che è l'oggetto di questo rapporto.

L'attendibilità degli investimenti è garantita dal Consiglio di Stato e rispetta quelli previsti nel 3° aggiornamento LD/PF 1996-1999 (del novembre 1998). Si ricorda che quel documento, che non è stato discusso dal Gran Consiglio come alla proposta giustificata con lettera della Commissione della gestione in data 28.1.1999 alla Presidenza del Parlamento, comprende anche la previsione degli investimenti per il quadriennio 2000-2003.

La Confederazione allestisce di regola un piano quadriennale di finanziamento delle strade principali. L'ultimo aggiornamento per il quadriennio 1998-2002 è del 7.10.1998, ma le revisioni sono già in corso. Importante è quindi inserirsi il più in fretta possibile con progetti completi che rispettino le esigenze imposte e che, come il PTL, hanno lunga durata di esecuzione.

Con queste premesse e dopo 10 anni di studi, ci sembra di potere aderire con convinzione alla concessione del credito quadro di 800 mio fr per le opere principali della 1a fase del PTL, soggetto a referendum popolare, rinviando poi l'analisi dei crediti d'opera per le singole tratte sulla base di elementi progettuali più dettagliati e alla condizione di poter procedere ai necessari approfondimenti in tempi più ragionevoli da parte del Gran Consiglio.

La rinuncia o il rinvio, anche di pochi mesi, di una simile decisione di principio potrebbe avere quali conseguenze il procrastinare l'apertura dei cantieri principali, perdendo così la priorità nell'assegnazione dei sussidi da parte della Confederazione che, come si dirà, tendono a diminuire a seguito alle previste misure di risparmio.

Il credito di 10 milioni per le opere di pronto intervento (PPI) sarà trattato in un capitolo separato e non soggiace alla concessione di sussidi federali.

1.6 Il programma delle opere

Le opere del PPI proseguono regolarmente a seconda della disponibilità e degli accordi conclusi con i singoli comuni interessati. Il Cantone ha elaborato un ventaglio di progetti, rispetta le indicazioni prioritarie della CRTL, apre i cantieri per i quali gli accordi cantone-comune sono definiti, utilizzando i singoli crediti quadri accordati periodicamente dal Gran Consiglio.

Per le infrastrutture principali della **1a fase del PINF** la procedura pianificatoria sta per concludersi per quanto riguarda le competenze del Gran Consiglio. I messaggi per l'approvazione del piano generale (M no. 4833 Basso Malcantone e M no. 4834 collegamento Vedeggio-Cassarate) sono stati licenziati dal Consiglio di Stato, quello per la circoscrizione Agno-Bioggio è promesso a breve scadenza.

La progettazione delle opere è in fase avanzata secondo diversi stadi di elaborazione. Dopo la concessione dei singoli crediti d'opera da parte del Gran Consiglio, si potrà procedere formalmente all'apertura dei cantieri.

Allo stato attuale delle procedure, si può ipotizzare che la messa in cantiere delle prime opere importanti possa avvenire nel corso dell'anno 2001.

La 1a fase avrà una durata da 15 a 20 anni, con l'investimento previsto di 800 mio fr. Al momento attuale non si possono esprimere previsioni sul programma dei lavori delle opere della 2a fase né per l'anno di inizio delle opere né per la durata delle stesse.

1.7 L'esame della Commissione della gestione e delle finanze

Il Presidente del Governo e il Consigliere di Stato direttore del Dipartimento del territorio hanno chiesto un incontro e quindi sono stati ricevuti dalla Commissione della gestione nella seduta del 14.1.1999, informandola come il Governo :

- consideri questo messaggio di assoluta priorità e importanza
- evidenzi i tempi molto ristretti per il riconoscimento dell'opera e dei relativi sussidi da parte della Confederazione

e di conseguenza:

- si imponga una decisione parlamentare entro la fine della corrente legislatura per evitare i ritardi che la pausa elettorale fatalmente provocherebbe
- mentre, nel frattempo, si è pensato di dare incarico ad un gruppo di esperti con il compito di valutare i rischi insiti nel messaggio, di procedere a una verifica delle modalità di controllo che risultassero necessarie e di rassegnare un parere entro 3-4 settimane.

Il Consiglio di Stato doveva ancora decidere se pubblicare immediatamente il messaggio oppure rinviare la pubblicazione dopo aver ricevuto il parere degli esperti. E' stata poi scelta la prima soluzione, con conferenza stampa il giorno successivo e così è stato licenziato il messaggio dei 500 mio.

La Commissione della gestione ha creato immediatamente una sottocommissione formata dal relatore Brenni e dai commissari Beltraminelli, Bignasca e Verda.

In un primo incontro, la stessa ha ascoltato il capoprogetto ing. A. Gorla, che ha illustrato dal profilo tecnico le caratteristiche delle opere previste nel messaggio e ha consegnato parte della documentazione supplementare richiesta sui contenuti delle opere.

Nell'incontro successivo con l'on. Borradori e l'ing. Mariotta si sono esaminati gli aspetti finanziari in relazione alla situazione esistente e a quella futura, nel rispetto degli impegni enunciati nel messaggio.

Durante la riunione della Commissione dell'11.2.1999, come già anticipato, è stato consegnato brevis manu il messaggio complementare (licenziato il 10.2.1999) che aumentava il credito quadro da 500 a 800 mio fr. Il messaggio è stato esaminato e, grazie alle conoscenze acquisite nei precedenti incontri dalla Sottocommissione, la Commissione all'unanimità ha votato l'entrata in materia per concedere il credito di 800 milioni della 1a fase del PINF, oltre che i 10 milioni destinati al PPI.

Il rapporto allestito dal relatore è stato discusso, completato e modificato nella seduta successiva del 18.2.1999 per poi essere sottoscritto all'unanimità dei presenti.

2. IL PROGETTO

2.1 Suddivisione generale delle opere

Il PTL è articolato secondo i due gruppi di opere seguenti :

- le opere del Piano di pronto intervento (PPI)
- quelle principali del Piano delle infrastrutture tecniche e dei servizi (PINF).

Le opere del PPI interessano i singoli Comuni e sono state considerate prioritarie nell'esecuzione. Il finanziamento è oggetto di trattativa fra il Cantone e il comune interessato. La Confederazione non contribuisce con nessun sussidio.

Considerate le particolari caratteristiche, le opere del PPI vengono suddivise in ulteriori due sottogruppi:

- quelle che interessano i vari comuni del Luganese
- quelle che interessano unicamente la Città di Lugano, con i vari accessi (Via Besso, Via Torricelli, Via Basilea, quest'ultimo sarà però integrato nel PINF) e la sistemazione della zona di Cornaredo.

Le opere del PINF rappresentano la soluzione fisica dello schema integrato dei trasporti pubblici (su ferro e su gomma), del trasporto individuale su gomma, nonché dei parcheggi e dei nodi intermodali.

Il finanziamento è garantito dalla Confederazione, dal Cantone e dai Comuni del luganese. Per i Comuni la ripartizione interna delle quote di partecipazione è stata elaborata dalla CRTL.

Le opere del PINF sono state a loro volta suddivise in opere di **1a fase** (da realizzare nei primi due decenni) e in opere di **2a fase** (da realizzare successivamente).

2.2 Mandato di studi e stadio di progettazione

L'impostazione di base del PTL è stata elaborata dalla CRTL con i propri consulenti e con la supervisione del Dipartimento del territorio.

Nel 1994 sono stati indetti dal Cantone due concorsi per la progettazione di due tratte principali: il collegamento Veduggio-Cassarate e la circonvallazione di Agno-Bioggio. I partecipanti hanno avuto 5 mesi di tempi per proporre soluzioni che sono state giudicate tecnicamente con una graduatoria allestita dal DT. Il concorso è stato un po' anomalo, nel senso che non prevedeva un giuria come vuole la regola. La CRTL ha formulato quindi il suo preavviso, il Consiglio di Stato il 31.1.1996 (9 mesi dopo la consegna dei progetti) ha scelto le proprie soluzioni e quindi ha attribuito i mandati. Il metodo adottato per la decisione di scelta ha sollevato qualche interrogativo: si ricorda in merito l'interpellanza degli on. Paglia e Verda del 5.2.1996.

I mandati sono poi stati completati con l'assegnazione di incarichi a progettisti privati, per lo più tutti del Luganese, e l'elenco degli stessi, su richiesta, è stato consegnato alla Commissione della gestione.

E' iniziata quindi la fase di progettazione vera e propria, utilizzando i crediti approvati dal Gran Consiglio, approfondendo i vari aspetti e le necessità, elaborando varianti, adattando o meno le proposte scaturite dal concorso di progettazione sopra menzionato.

Le norme SIA prevedono le prestazioni seguenti di progettazione per l'approccio alla realizzazione di un'opera: gli studi preliminari, il progetto di massima (6%), il progetto definitivo (20%), l'allestimento dei documenti di appalto (7%), il progetto esecutivo (22%) e quindi la direzione dei lavori con le diverse suddivisioni (45%). Le percentuali indicate tra parentesi indicano la quota parte di onorari relative alle singole prestazioni parziali rispetto all'onorario totale del 100%.

Le norme SIA indicano inoltre i margini di precisione richiesti ai progettisti per le indicazioni dei costi preventivati, che sono evidentemente conseguenza del grado di approfondimento di un progetto:

- per gli studi preliminari la tolleranza è del ± 25 %
- per il progetto di massima il ± 20 %
- e per il progetto definitivo è limitata al ± 10 %

Nel messaggio viene indicato il grado di approfondimento raggiunto nella progettazione, che evidentemente si diversifica in funzione delle singole opere, a dipendenza dell'importanza dei costi delle stesse, dei rischi e del tempo a disposizione per l'elaborazione del progetto.

2.3 Descrizione del progetto

2.3.1 PPI Piano di pronto intervento

Il messaggio chiede un CQ di **10 mio fr, il 5° della serie**, destinato alle opere di pronto intervento per i diversi comuni. Le opere programmate non sono descritte nel messaggio stesso.

Alla Commissione della gestione è stata fornita l'indicazione seguente, a titolo informativo, che serve a giustificare il CQ richiesto:

◆ curva Marnigo – Incrocio per Comano a Cureglia	fr	2'530'000.-
◆ marciapiede Canobbio – Comano	fr	2'450'000.-
◆ moderazioni traffico e pavimentazioni a Bironico / Rivera	fr	1'700'000.-
◆ moderazioni traffico e interventi minori a Tesserete	fr	1'200'000.-
◆ marciapiedi, moderazioni traffico e pavimentazioni a Taverne	fr	1'100'000.-
◆ moderazione traffico e sistemazione incrocio Crocifisso di Savosa-Porza a Savosa	fr	650'000.-
◆ rotonda Liceo 2 a Savosa	fr	370'000.-
totale	fr	10'000'000.-

La Commissione ha poi preso nota di una serie di ulteriori interventi di riserva che sono in elaborazione progettuale, nel caso di rischi procedurali che dovessero ritardare la messa in cantiere delle opere previste e sopra elencate.

2.3.2 PINF - Piano delle infrastrutture

Le grandi infrastrutture del PTL 1a fase sono le seguenti e vengono suddivise per settore:

- il Basso Malcantone
- la circonvallazione di Agno-Bioggio
- il collegamento Vedeggio-Cassarate

Oltre alle opere ferroviarie e stradali, nei tre settori menzionati si aggiungono:

- il potenziamento dei mezzi pubblici, in particolare quello della ferrovia Lugano - Ponte Tresa (FLP)
- la stazione FFS a Lugano
- i nodi di interscambio e le misure fiancheggiatrici.

I tre settori indicati si suddividono a loro volta in **comparti** che comprendono le singole opere.

Le grandi strutture del PTL **2a fase** non sono oggetto di questo messaggio e non è mai stato indicata una previsione sulla portata degli investimenti. Fra le opere prevedibili figurano tra l'altro (per citare quelle che sollevano rivendicazioni immediate):

- la galleria Rugi-Gandria, con un investimento indicativo di 200 mio fr che (al momento) non verrebbe sussidiato dalla Confederazione (vedi tra l'altro la recente interpellanza urgente del 30.1.1999),
- la circonvallazione di Magliaso, oggetto di numerose sollecitazioni per inserirla nella 1a fase. Per questa opera si ricorda che la Commissione della gestione con il rapporto no. 4223 dell'1.6.94 aveva modificato e aumentato il credito del messaggio da 13.6 a 14.1 mio fr al fine di ulteriormente studiare in modo più approfondito il tracciato stradale da Agno / Vallone a Ponte Tresa.

2.3.2.1 Il Basso Malcantone

Il settore Basso Malcantone comprende gli interventi ubicati fra la località Madonnone (a nord di Ponte Tresa in direzione Croglio) e fino a Magliaso.

Uno degli obiettivi finali è la separazione netta fra il traffico ferroviario e quello stradale tuttora intersecantisi fra Magliaso e Ponte Tresa. La linea ferroviaria viene messa parzialmente in trincea e parzialmente in sotterraneo, con la formazione della nuova stazione capolinea che si integra in una costruzione polivalente a Ponte Tresa (stazione ferroviaria capolinea – strada - posteggi per 300 posti auto) quale nodo di interscambio.

Gli interventi sulla linea ferroviaria FLP compresi nel credito quadro comprendono anche opere situate al di fuori del settore geografico indicato. Esse prevedono il raddoppio del binario su alcune tratte (per aumentarne le frequenze, la sicurezza e quindi la capacità di trasporto), così come la ristrutturazione di stazioni o fermate esistenti e gli impianti di sicurezza.

Per Ponte Tresa l'intervento proposto stravolge l'attuale assetto stradale e urbanistico, con l'obiettivo di spostare l'attuale dogana sul ponte della Tresa un km più a nord in località Madonnone. L'attuale viadotto in costa sul lungolago e il ponte doganale saranno demoliti,

la strada cantonale si immetterà in sotterraneo all'entrata del villaggio per passare al di sotto della nuova stazione ferroviaria capolinea e quindi continuerà a cielo aperto sul tracciato attuale lungo la Tresa fino al Madonnone.

2.3.2.2 La circonvallazione di Agno e Bioggio

Per questa tratta, come detto, manca ancora il messaggio che propone al Gran Consiglio l'approvazione del piano generale delle opere (messaggio però promesso a breve scadenza dal Consiglio di Stato).

La Commissione ha preso visione dell'ultima variante allestita, che prevede la circonvallazione di Agno verso il lago dapprima in sottopasso e poi affiorando a cielo aperto, con l'abbandono dell'attuale tracciato perpendicolare alla pista dell'aeroporto. Il nuovo tracciato dalla Piodella a Molinazzo prosegue ai piedi dell'autostrada, con gallerie artificiali ai Mulini e a Molinazzo, per raggiungere poi la nuova rotonda della zona industriale di Bioggio.

2.3.2.3 Il collegamento Vedeggio – Cassarate

Questo settore prevede i comparti seguenti:

- il comparto Vedeggio, con l'adattamento dello svincolo autostradale e la costruzione dell'anello circolare di disimpegno per le bretelle stradali principali
- il comparto galleria, della lunghezza di 2.65 km praticamente tutta in roccia, sezione trasversale a monotubo e ventilata artificialmente
- il comparto Cassarate, con lo sviluppo del sistema viario che aggira gli edifici commerciali esistenti per raccordarsi all'ingresso della Città in zona Cornaredo, ivi compreso il posteggio interscambio per 350 posti auto.

2.4 Organizzazione del progetto

L'organizzazione del progetto viene illustrata nell'allegato al messaggio complementare con le proposte allestite da un esperto (pto 7.3 pag 15).

In merito ritorneremo nelle conclusioni e proposte della Commissione.

2.5 Priorità di esecuzione delle opere

Al momento, il Consiglio di Stato non si pronuncia sulla priorità esecutiva delle singole opere, considerando una simile decisione ancora prematura.

Evidentemente la pianificazione degli interventi per i singoli comparti deve tenere in considerazione molti elementi: il grado di approfondimento dei progetti, le disponibilità finanziarie annuali, le conseguenze della contemporaneità d'esercizio dei cantieri, la sopportabilità e i disagi locali, la priorità oggettiva dell'una o dell'altra opera per risanare la situazione locale e, non da ultimo, il coordinamento con altre opere che in futuro interesseranno la regione: dall'Alp Transit ad altre opere comunali, intercomunali o private.

La scelta delle priorità sarà il compito essenziale e sarà anche il problema più delicato da risolvere da parte del Consiglio di Stato, che potrà solo essere affrontato con successo mediante strumenti e metodi di gestione moderni, che tengano in considerazione i criteri di valutazione con un'analisi costi-benefici allestita da professionisti di provata esperienza.

La sensibilità politica del Governo dovrà pur sempre essere superiore e determinante rispetto alla valutazione tecnica, in modo da convincere innanzitutto il Parlamento sulle scelte prioritarie e quindi ottenere il consenso dall'utenza e dalla popolazione.

2.6 La base legale

Le opere oggetto del messaggio sono soggette a due procedure distinte, è terminata la revisione delle schede di Piano direttore che è di competenza della Commissione speciale per la pianificazione del territorio all'intenzione del Gran Consiglio.

Per quanto riguarda l'aspetto finanziario relativo alle diverse opere, sono applicabili a livello federale le leggi delle ferrovie e sulle strade nazionali, nonché la legge cantonale sulle strade.

I dettagli sulle opere soggette all'una e all'altra legge, nonché le procedure in corso e mancanti, sono ben descritti a pagina 7 del messaggio base.

3. COSTI E FINANZIAMENTO

3.1 I costi di costruzione

Per le opere del PPI riservate ai comuni del Luganese si rimanda al pto 231 in cui sono elencate le opere pianificate e dove sono stati indicati i costi relativi ad ogni singola opera.

Da informazioni assunte (il messaggio e quelli precedenti non si sono mai espressi in merito), nell'immediato futuro si può prevedere un'ulteriore richiesta di credito quadro di 10 milioni per una 6a fase del PPI in favore dei comuni del Luganese.

Per contro il credito del PPI per le opere che concernono la sola Città di Lugano non verrà completamente utilizzato, prevalendo al momento l'intenzione di trasferire i crediti già concessi e destinati a Via Basilea nel credito quadro principale del PINF.

3.1.1 I costi delle opere

3.1.1.1 Gli investimenti previsti per la 1a fase di attuazione del PTL

I costi previsti nel credito quadro e riferiti alle PINF, cioè alle infrastrutture principali, possono essere così riassunti:

◆ Basso Malcantone	mio fr	250
◆ Circonvallazione Agno - Bioggio	mio fr	150
◆ Collegamento Veduggio-Cassarate	mio fr	250
◆ Potenziamento mezzi pubblici e stazione FFS	mio fr	50
◆ Nodi di interscambio e misure fiancheggiatrici	mio fr	50
◆ Opere di riserva	mio fr	<u>50</u>
Totale	mio fr	800

Ci si consenta far notare come questo preventivo di investimento di 800 mio fr (prezzi 1993) era già stato annunciato con il messaggio no. 4223 del 2.3.1994.

In seguito, indicheremo i preventivi di ogni settore suddivisi nei singoli comparti, per quanto ci è stato possibile reperire nei documenti sottoposti in esame.

3.1.1.2 I costi delle opere per il settore Basso Malcantone

Le indicazioni del messaggio (pagina 38) sono:

◆ Sistemazione stradale Ponte Tresa – Madonnone	mio fr	18
◆ Sistemazione ferroviaria e stradale Ponte Tresa – Magliaso	mio fr	160
◆ Sistemazioni ferroviarie sulle altre tratte fuori dal settore	mio fr	15
◆ Spese generali 12.5 %	mio fr	<u>24</u>
Subtotale	mio fr	217
IVA 7.5% sulle posizioni precedenti	mio fr	16
Oneri di esproprio	mio fr	17
Totale	mio fr	<u>250</u>

L'ammontare dei soli costi di costruzione calcolati per i singoli comparti é:

◆ Ponte Tresa – Madonnone	mio fr	23
◆ Sistemazione di Ponte Tresa	mio fr	36
◆ Tratta Caslano	mio fr	31
◆ Tratta Magliaso	mio fr	9
◆ Galleria FLP	mio fr	41
◆ Stazione capolinea Ponte Tresa (FLP, strada, autosilo)	mio fr	32
◆ Impiantistica ferroviaria	mio fr	<u>21</u>
Totale	mio fr	193

3.1.1.3 I costi delle opere per la circonvallazione Agno – Bioggio

◆ Opere per stradali principali	mio fr	80
◆ Strade di quartiere e industriali	mio fr	15
◆ Collegamenti pedonali e ciclopiste	mio fr	2
◆ Misure di integrazione e ricostruzioni ambientali	mio fr	2
◆ Spese generali 12.5 %	mio fr	12
◆ Riserva	mio fr	<u>12</u>
Subtotale	mio fr	123
IVA 7.5 %	mio fr	9
Oneri di esproprio	mio fr	<u>18</u>
Totale	mio fr	150

3.1.1.4 I costi delle opere per il settore Vedeggio - Cassarate

◆ Comparto Vedeggio	mio fr	40
◆ Comparto galleria	mio fr	117
◆ Comparto Cassarate	mio fr	24
◆ Riserva	mio fr	9
◆ Spese generali 12.5 %	mio fr	<u>24</u>
Subtotale	mio fr	214
IVA 7.5 %	mio fr	16
Oneri di esproprio	mio fr	<u>20</u>
Totale	mio fr	250

3.1.2 Attendibilità, verifica dei costi preventivati e confronto con opere analoghe

La Commissione della gestione non ha certo il compito di verificare dal profilo tecnico-professionale l'attendibilità dei preventivi senza ricorrere ad esperti del ramo. Ma come si addice nei casi di richieste di credito, essa ha spesso adottato due metodi molto pratici e significativi:

- **il metodo dell'analisi dei costi unitari** (come ad esempio i costi al m³ per edifici, i costi al m² o al km per manufatti o tratte stradali, sia a cielo aperto che in sotterraneo, oppure costi per unità insediative)
- **il metodo del confronto dei preventivi con i costi di opere analoghe** già eseguite, debitamente rapportate nelle dimensioni.

La mancanza del tempo materiale non ha permesso questa verifica. La Commissione si ripromette di riprenderla in sede di approvazione dei futuri crediti d'impegno per le singole opere e con la ferma intenzione di applicare i metodi sopra esposti.

Ci si consenta quindi di anticipare l'esigenza rivolta al Consiglio di Stato a voler produrre in futuro la documentazione necessaria in modo da procedere a queste analisi di verifica, documentazione che deve essere preparata e allestita dai professionisti incaricati e da chi gestisce l'intero progetto. Questa osservazione non vale solo per il PTL, ma è già stata formulata spesso (e non sempre ossequiata) anche per il contenuto di altri messaggi che richiedevano concessioni di crediti.

Nel messaggio complementare (pagina 5), il Consiglio di Stato conferma l'attendibilità dei costi sulla base del rapporto degli esperti allegato al messaggio stesso, indicando la variazione del rischio conseguente al grado di approfondimento del progetto per i singoli settori. Tale conferma viene accettata e approvata da parte della Commissione a questo stadio di esame.

3.1.3 Verifica dei costi in fase esecutiva e informazioni al Parlamento

Il 1° messaggio preannuncia l'intenzione del Consiglio di Stato di istituire un sistema di controllo tecnico-economico-finanziario tramite un ente esterno, che dovrebbe informare il Governo con scadenza **bimestrale**, mentre il Governo si impegna a informare il Parlamento **ogni 4 mesi**.

Nel messaggio complementare o, meglio, nell'allegato rapporto degli esperti, la scadenza delle informazioni operative viene proposta mediante la pubblicazione di un rapporto all'intenzione del Consiglio di Stato con scadenza **semestrale** (e non di 2 mesi).

In merito, ritorneremo nelle conclusioni e proposte della Commissione, che propone termini più diluiti ma con informazioni ben più specifiche.

3.2 I costi di esercizio

Nessun accenno è leggibile nei due messaggi sui costi di esercizio di queste opere che, considerate le loro caratteristiche, implicano comunque costi di esercizio che dovrebbero essere quantificati perché sicuramente non trascurabili.

Al riguardo, la Commissione chiede che adeguate informazioni siano date nell'ambito della richiesta dei futuri crediti d'impegno.

3.3 Il finanziamento suddiviso fra Confederazione, Cantone e Comuni

Il finanziamento delle opere del PTL è soggetto, come detto, a più leggi (federali e cantonali) e le singole opere sono finanziate o meno dalla Confederazione, dal Cantone e dai singoli Comuni, con percentuali differenti.

Per la trasparenza e la chiarezza, è necessario assolutamente sviluppare e meglio sezionare la presentazione tabellare dei crediti, come la Commissione della gestione in occasione dei precedenti messaggi ha già proposto.

Per le opere del PPI, si vorrebbe in futuro meglio evidenziare la quota parte del Cantone e quella spettante ai Comuni, l'onere principale dei quali è a carico della Città di Lugano. Si sarebbe voluto dare una risposta in merito con questo rapporto, ma i dati non ci sono stati recapitati in tempo.

Per il PINF, è necessario evidenziare i singoli settori con i relativi comparti, nonché il tipo di opere (autostradali, strade principali, strade secondarie, ferroviarie, combinato, altro) in modo che di ciascuna opera sia possibile conoscere la partecipazione finanziaria della Confederazione, del Cantone e dei Comuni.

I messaggi finora presentati non sono esaustivi e non rispondono alle informazioni volute e richieste dalla Commissione, che è comunque consapevole che le trattative sono ancora in corso (in particolare con la Confederazione) e che queste conoscenze non sono determinanti al momento attuale per prendere le decisioni immediate che si impongono.

Non da ultimo è necessario regolarmente indicare i crediti approvati dal Gran Consiglio, i crediti nel frattempo consumati e le previsioni future, in modo da tenere sotto controllo il rispetto o meno dei preventivi.

3.3.1 I sussidi federali

L'entità dei sussidi federali dipende dal genere e dal tipo di opere. Senza un quadro analitico delle stesse, come detto in precedenza, è difficile indicare un riepilogo. Le percentuali (o gli importi netti) sono differenti fra le opere autostradali, le strade principali, il potenziamento ferroviario della FLP. Il messaggio base indica alcuni parametri a pagina 14 ai quali si rimanda.

La Confederazione sta decidendo misure (esempio la perequazione finanziaria) di diminuzione dei sussidi e degli aiuti, che però non devono allarmare più di quel tanto, se quantificati in importi assoluti e proiettati a lungo termine.

Il documento più attuale conosciuto e pubblicato (Foglio federale no. 1 del 12.1.1999) è il messaggio 98.059 del Consiglio federale (in data 28.9.1998) concernente il Programma di stabilizzazione 1998, in cui si indica fra l'altro una diminuzione dei sussidi che interessano la mobilità:

- per le strade principali, la diminuzione dei sussidi nel 2000 è complessivamente di 15 mio, nel 2001 di 37 mio (di questi poco meno di 2 mio per il Ticino)

- per la separazione delle correnti di traffico, 10 mio nel 1999, 40 mio nel 2000 e 3 mio nel 2001.

Ufficialmente non è dato sapere cosa succede di concreto dopo il 2002 quando, speriamo, i cantieri del PTL saranno aperti.

3.3.2 La partecipazione finanziaria del Cantone e il rispetto del Piano finanziario

Il 1° messaggio si dilunga giustamente sugli investimenti a livello cantonale nel settore della mobilità, suddividendolo nelle voci principali: strade nazionali, strade cantonali e trasporti.

Esso evidenzia, all'interno di queste voci, le necessità delle opere di conservazione della rete stradale esistente, elenca le opere stradali di tutto il Cantone che richiedono una sistemazione o la costruzione di nuovi assi (pagina 13) per il prossimo quadriennio. Fra quest'ultime sono inserite le nuove opere del PTL.

Il messaggio conclude, anche se in forma un po' complicata ma forse difficile da semplificare, che il Cantone può sopportare l'investimento supplementare del PTL e che in termini percentuali (vedi messaggio complementare pagina 7) il maggior onere richiede un aumento del 2.3% degli investimenti destinati alla mobilità per il quadriennio 2000-2003, rispettivamente del 5.4% nel periodo 2004-2007.

La sopportabilità finanziaria del Cantone risulta quindi al momento dimostrata. Se poi questa verrà mantenuta, dipenderà dalle decisioni del Consiglio di Stato dei prossimi quadrienni che elaborerà i rispettivi piani finanziari. Va aggiunto che i modelli finanziari del messaggio si basano e rispettano il 3° aggiornamento delle LD e PF 1996-1999 che, come già detto, non è stato discusso in Gran Consiglio.

Nel 2° aggiornamento era prevista per il PTL una somma simbolica di 1 mio, criticata negativamente dal rapporto della Commissione della gestione del 23.4.1998, che invitava il Governo a rivedere la suddivisione degli investimenti in modo più realistico e a evitare inutili provocazioni. Per mancanza di tempo, non siamo riusciti ad evidenziare le modifiche interne avvenute fra 2° e 3° aggiornamento, anche perché è stato modificato il piano contabile degli investimenti in dettaglio (su consiglio della nostra Commissione), per cui il confronto è alquanto laborioso.

Certo è che con l'inserimento dei nuovi investimenti per il PTL si dovranno limitare o sopprimere gli investimenti a favore di altre regioni del Cantone. Ma se gli anni passati lo sforzo principale è stato rivolto in favore del Locarnese, la priorità ora tocca al Luganese e il Cantone deve saper accettare questo indirizzo con le sue conseguenze.

Per riassumere e confermare quanto sopra, riprendiamo dal 3° aggiornamento LD/PF gli investimenti relativi alla mobilità, anno per anno, sia del presente che del futuro quadriennio. Le tabelle evidenziano separatamente gli investimenti lordi e gli investimenti netti.

Investimenti lordi

3° aggiornamento LD + PF novembre 1998

	1996 cons	1997 cons	1998	1999	1996-99	2000	2001	2002	2003	2000-03
600 Mobilità	186.00	165.79	168.37	163.13	682.29	176.72	179.84	176.98	171.72	705.26
610 Strade nazionali	56.06	61.33	65.00	66.00	248.39	80.00	80.00	80.00	77.00	317.00
620 Strade cantonali	125.96	101.05	96.39	87.50	410.90	86.81	93.75	93.40	93.92	367.88
630 Trasporti	3.98	3.41	6.98	8.63	23.00	9.91	6.09	3.58	0.8	20.38

Investimenti netti

3° aggiornamento LD + PF novembre 1998

	1996 cons	1997 cons	1998	1999	1996-99	2000	2001	2002	2003	2000-03
600 Mobilità	62.35	62.25	77.17	73.23	276.00	62.86	60.14	59.13	55.57	237.70
610 Strade nazionali	4.32	8.74	10.00	8.50	31.56	7.20	7.20	7.20	7.20	28.80
620 Strade cantonali	55.05	50.10	60.39	56.80	222.34	45.75	46.85	48.35	47.57	188.52
630 Trasporti	3.98	3.41	6.78	7.93	22.10	9.91	6.09	3.58	0.80	20.38

3.3.3 La partecipazione finanziaria dei Comuni

Nel messaggio no. 4223 del 2.3.94 (pagina 24) si prospettava una partecipazione finanziaria complessiva dei Comuni del Luganese con una quota minima del 10-15% fino ad quota massima del 20-25%, sempre inerente le opere principali del PINF.

Le trattative hanno poi portato alla conclusione di una quota del **15%**, equivalente ad un importo di **75 mio fr** calcolato su di un investimento di **500 mio fr** e nell'arco di **10 anni**.

LA CRTL ha intanto redatto in questi giorni un messaggio municipale modello da distribuire a tutti i Comuni interessati, in modo che i singoli esecutivi possano licenziare il messaggio all'intenzione dei propri legislativi con indicata la chiave di riparto riferita al pagamento complessivo di 75 mio fr, suddiviso in 10 rate annuali di 7.5 mio fr ciascuna a partire dal 1999.

Il messaggio complementare si china giustamente su questa problematica, considerato l'aumento avvenuto del credito quadro da 500 a 800 mio fr. La modifica non dovrebbe fungere di ostacolo. Cantone e Comuni, come era previsto nella convenzione, dovranno rinegoziare l'ammontare della quota di partecipazione (ora del 15% per i primi 500 milioni) sul residuo investimento di 300 mio fr, senza mettere in discussione quella già data per acquisita.

3.4 Suddivisione e contenuto dei decreti legislativi

Il messaggio in esame propone due decreti legislativi distinti: quello sul credito quadro di 10 mio fr per il PPI e il credito quadro principale di 800 mio fr (prima 500 mio fr) per la fase del PTL (o meglio delle PINF).

Per il PPI non esiste alcuna modifica del DL fra il testo iniziale e quello del messaggio complementare e la Commissione non formula alcuna osservazione in merito.

Per il PINF il Consiglio di Stato ha proceduto ad una modifica sostanziale con il messaggio complementare, nel rispetto della proposta della Commissione poi confermata dal gruppo di esperti e cioè:

- all'articolo 1 l'ammontare del credito quadro è stato aumentato da 500 a 800 mio fr
- il nuovo articolo 2 assegna **al Gran Consiglio** (e non al Consiglio di Stato) **la competenza** decisionale sulla suddivisione del credito quadro in crediti di impegno
- il nuovo articolo 3 evidenzia come **il Gran Consiglio ha già votato e quindi concesso fr 100'540'000.-** per il PINF e che questo importo è da **conglobare** nel credito quadro complessivo di 800 mio fr (questa indicazione non era contemplata nel messaggio base e nel DL annesso)
- viene meglio specificato come **solo il credito quadro di 800 mio fr è soggetto a referendum** (articolo 6) mentre non lo saranno i crediti d'impegno di competenza del Gran Consiglio (articolo 2).

4. COMMENTO E RACCOMANDAZIONI DELLA COMMISSIONE

4.1 Il Consiglio di Stato ha sottoposto al Gran Consiglio la richiesta di un importante credito in tempi brevissimi e con modalità inusuali, che sono poco giustificabili e anzi denotano un metodo di lavoro che dovrebbe far riflettere. Non è la prima volta in questo quadriennio - e la Commissione della gestione lo ha a più riprese sottolineato - che i **ritardi nella consegna dei messaggi** non sono dovuti ad eventi esterni straordinari, ma alla mancanza di una pianificazione o, probabilmente, alla mancanza del rispetto di uno scadenziario interno, che dovrebbe meglio gestire gli impegni del Governo con i suoi atti ufficiali nei confronti del Gran Consiglio, che deve pur sempre esaminarli in termini ragionevoli.

4.2 L'importanza di questo messaggio e la priorità che il Cantone deve assegnare alla messa in cantiere delle opere del PTL non sono messe in dubbio. Anzi essa viene sottolineata e confermata come **una ferma espressione di volontà politica**, che dovrà essere fatta proseguire fino alla Confederazione, ma anche rivolta a tutte le regioni del Ticino.

4.3 La **modifica** dal messaggio iniziale a quello complementare, che aumenta la richiesta del credito principale **da 500 a 800 mio fr**, viene **condivisa** dalla Commissione e si rivela, oltre che politicamente corretta, anche giuridicamente valida per rispettare il principio dell'unità della materia. La Commissione si è chiesta come mai questa decisione non sia stata anticipata dal Governo con il 1° messaggio.

4.4 Il Consiglio di Stato ha voluto chiedere un parere a degli esperti **dopo** la pubblicazione del primo messaggio, quale verifica dello stesso. All'ultimo momento quindi, in tempi brevissimi, e adottando una terminologia un po' spettacolare: quella della "task force PTL".

Uno sforzo questo che, anche se lodevole, si poteva evitare, sapendo come il PTL da un decennio era in progettazione e che l'elaborazione annuale delle LD/PF richiedevano le conoscenze specifiche in tema di mobilità. I termini precisi del mandato ai periti sono indicati nel messaggio complementare al quale si rimanda (pagina 2). Di seguito, alcune osservazioni sui risultati scaturiti dall'analisi dei quattro esperti.

4.5 La **verifica dei costi** è stata effettuata da un ingegnere, presidente del Consiglio di amministrazione di un'impresa di costruzione zurighese specializzata in costruzioni in sotterraneo. Il responso è esaustivo per quanto umanamente e oggettivamente era possibile controllare l'intero progetto in pochi giorni.

I **grandi sorpassi** però, a detta della Commissione, non sono mai dovuti al fatto che si sono ipotizzati costi unitari inferiori al mercato nell'allestimento dei preventivi. I sorpassi sono avvenuti essenzialmente per motivi di contenuto del progetto e non di impresa, vale a dire:

- in sede di progettazione non si teneva conto della necessità di progettazione di **opere addizionali** indispensabili per supplire alle difficoltà locali esistenti (operative o esecutive);
- in maniera preponderante, per il fatto che il committente in corso d'opera richiedeva **opere supplementari** non precedentemente pianificate (magari senza chiedere di aggiornare i preventivi alle dovute istanze).

Si ricorda poi che le opere del PTL non sono particolarmente spettacolari o di difficoltà superiore alla media. I progettisti incaricati, ma specialmente i tecnici dell'Amministrazione cantonale, hanno al loro attivo un'esperienza non indifferente per aver eseguito opere del genio civile in questi ultimi decenni (si pensi all'autostrada A2) che in generale sono state realizzate con successo. Quindi non riteniamo sia il caso di generalizzare ed essere pessimisti sulle qualità professionali degli ingegneri ticinesi o degli architetti che, come si vede, proprio per il PTL sono stati coinvolti (non solo come consulenti) anche per delle opere del genio civile.

Errori di valutazione dei costi ci sono stati e in Gran Consiglio in questi ultimi anni ne sono state evidenziate le cause, ma specialmente si sono proposti dei correttivi per il futuro.

L'augurio della Commissione della gestione è che le sue tradizionali raccomandazioni in merito alla gestione intelligente ed efficace dei progetti siano in questa occasione annoverate fra le numerose serie di atti legati al buon senso e non invece, come è accaduto anche di recente, la principale base logica del lavoro di una speciale commissione d'inchiesta, chiamata a valutare i motivi e le responsabilità di improduttivi (se non per chi li ha provocati) sorpassi di spesa.

Il giudizio del Consiglio di Stato sui lavori preparatori finora svolti è definito "soddisfacente" (messaggio complementare pagina 5). Riteniamo che questo giudizio sia da considerare in positivo, per la qualità delle prestazioni svolte dagli addetti ai lavori coinvolti: sia gli uffici di progettazione privati che i tecnici dell'Amministrazione, in particolare quelli delle divisioni del dipartimento del territorio.

Le riserve della Commissione sopra espresse, in merito alle cause dei sorpassi, restano comunque determinanti per il rispetto dei costi in futuro.

4.6 La verifica economica-finanziaria effettuata da un economista professore all'USI approva i contenuti del messaggio, che in sostanza confermano gli indirizzi delle LD/PF allestiti dal Governo e che i futuri Esecutivi dovranno riprendere nei prossimi quadrienni e adattare alle contingenze in evoluzione.

Il problema politico degli investimenti non deve essere visto unicamente e limitato al settore della mobilità, ma tocca il complesso degli investimenti dello Stato destinati agli altri settori, le cui necessità potrebbero coinvolgere decisioni al momento non valutabili. Forse è prematuro parlare ora di penalizzare o meno altri settori, in funzione della maturazione degli investimenti destinati al PTL (messaggio complementare pagina 7).

4.7 Il perito che si è occupato **dell'organizzazione, la gestione del progetto ed il controlling** ha indicato una soluzione organizzativa per il PTL, che può essere valida non solo per qualsiasi grande progetto, ma anche per l'organizzazione corrente del Dipartimento del territorio, che gestisce annualmente 180 milioni di investimenti.

Tra l'altro il perito (cotitolare di un ufficio di ingegneria di Zurigo) è già stato incaricato dalla Confederazione per il mandato di controlling del PTL e in merito a questa tematica si ricorda la richiesta a suo tempo fatta dalla Commissione della gestione (ottobre 1997, esposto dell'on. Pini) sulla necessità di anticipare queste prestazioni, alla quale era stato risposto che dal 1997 è stato introdotto dalla Divisione delle costruzioni un sistema di contabilità analitica sulla fattispecie dell'Ufficio delle strade nazionali.

Riteniamo corretto lasciare alle competenze del Consiglio di Stato l'organizzazione interna del Dipartimento del territorio sulla gestione degli investimenti, anche se ci permettiamo di osservare che nell'organigramma proposto dal perito **mancano** le indicazioni degli **organi federali** di controllo e la posizione della **FLP** nella gestione del progetto. D'altra parte, non bisogna troppo enfatizzare l'aspetto organizzativo-gestionale relativo al solo PTL. La Divisione delle costruzioni gestisce da anni un volume di investimenti che presumibilmente continuerà in futuro con il medesimo volume. L'aspetto geografico, se i cantieri sono ubicati in un distretto o nell'altro, non modifica la sostanza del problema organizzativo interno.

Al Gran Consiglio interessa ricevere dal Consiglio di Stato dei messaggi chiari che contengano quegli elementi che la Commissione della gestione a più riprese ha richiesto e non solo per le opere stradali o ferroviarie. Vale a dire:

- la giustificazione della necessità delle opere e la descrizione delle stesse in modo che non bisogna essere esperti per capirne le caratteristiche
- la dimostrazione che le opere scelte siano il risultato di un confronto fra possibili soluzioni e quindi indicare le stesse
- la collocazione delle singole opere nell'ambito del programma di pianificazione pluriennale e del suo insieme
- i costi delle opere devono essere messe a confronto con opere analoghe e riferiti ai classici parametri unitari che ne giustificano l'eventuale maggior costo rispetto alla media
- i costi d'esercizio (parametro troppo spesso dimenticato)
- il rispetto dell'investimento nell'ambito del Piano finanziario

- nel caso di opere con cantieri di lunga durata o nel caso di richieste supplementari di crediti, il riepilogo dei crediti votati, consumati e rimanenti, in modo che si possa conoscere il costo globale dell'opera (e non solo quello parziale), evitando le amare esperienze del passato (per piccoli e grandi opere). Il dettaglio della mancata segnalazione nel 1° messaggio dei 100 milioni già accordati dal Gran Consiglio per gli investimenti della 1a fase è un esempio attuale.

Nelle richieste al Gran Consiglio dei futuri crediti d'opera del PTL, **la Commissione esige che almeno queste indicazioni siano contenute nei messaggi governativi**, con la speranza che la regola sia applicata, come detto sopra, anche per tutte le altre richieste di credito.

Per quanto riguarda **la periodicità dell'informazione** da parte del Consiglio di Stato al Gran Consiglio, si ritiene che la scadenza debba essere **annuale** per il suo carattere programmatico-pianificatorio e non solo per le sole opere del PTL (ad esempio con un allegato al Rendiconto che accompagna il Consuntivo). Inoltre essa deve essere ripresa **periodicamente**, in occasione della presentazione delle richieste dei crediti d'opera per i contenuti di dettaglio.

La periodicità delle informazioni interne degli addetti ai lavori, nei confronti del Governo, rimane una competenza di decisione dello stesso Consiglio di Stato.

Riassumendo, si tralascia di entrare nel merito dell'organizzazione interna del PTL e di tutte le costruzioni stradali in atto nel Cantone, ma si chiede di considerare e sviluppare le modalità e i contenuti dei rapporti fra Consiglio di Stato e Gran Consiglio.

Si ricorda pure la necessità di ben definire le **competenze del committente** e di assumere in merito un fermo comportamento nella gestione del progetto: si tratta di definire chi decide quali opere eseguire, quando eseguirle, con la quantificazione dei costi e il relativo finanziamento. Il committente, a nostro avviso, non può che essere **il Consiglio di Stato**, che deve assumersi la completa responsabilità di fronte al Gran Consiglio.

Memore degli insegnamenti delle FART, la Commissione della gestione insiste pure nel definire le competenze della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (**CTRL**), che dovrebbe essere esclusivamente a carattere **consultivo**, così come le competenze della **FLP**. Il caso FART ha dimostrato che in quel progetto troppi erano i committenti con potere decisionale (Confederazione, Cantone, Comuni, FFS, PTT, la FART), che richiedevano esigenze e decidevano continue modifiche di progetto, con la conseguenza che il Consiglio di Stato non ha coinvolto periodicamente il Parlamento nel sottoporre i nuovi progetti per la loro approvazione e con la tempestiva richiesta dei crediti supplementari.

4.8 Il perito avv. Luigi Mattei ha fornito elementi molto importanti per chiarire **i rischi giuridici e procedurali** sulla decisione di aumentare da 500 a 800 mio fr l'importo del credito quadro.

La Commissione condivide integralmente il contenuto e sottolinea la validità e la tempestività di questa ricerca giuridica, in modo da poter esprimere il proprio consenso con convinzione e cognizione di causa sull'approvazione del messaggio.

Fra le indicazioni dell'esperto si fa notare il rischio esistente dei negoziati futuri con l'autorità italiana per il comparto di Ponte Tresa, che potrebbero riservare sorprese nelle soluzioni scelte sul nostro territorio, ipotizzate su di un possibile prolungamento delle infrastrutture e su di un sistema operativo gestionale. Soluzioni che coinvolgono necessariamente i due Paesi con decisioni che dovranno essere prese da lontano (a Berna e a Roma). Ma il progetto di oggi sarà soggetto ad un'inevitabile evoluzione e non può essere questo un motivo plausibile per ritardarne la decisione.

4.9 Nel messaggio complementare (pagina 4) giustamente si sottolinea la **concezione dinamica** del PTL, espressione questa sovente usata nell'ambito dell'allestimento dei Piani urbanistici (dal Piano direttore cantonale ai Piani regolatori comunali), ma poi smentita dai fatti.

Ci auguriamo che la concezione dinamica venga effettivamente applicata con verifiche periodiche dei contenuti del PTL, in tempi in cui le evoluzioni delle tradizioni, dei modi, degli usi e quindi delle esigenze si modificano a grande velocità. Non è detto che alcune strutture, come quelle per le **operazioni doganali** (pensiamo specialmente a quelle che dipendono dalle decisioni congiunte con le autorità italiane), potranno subire delle modifiche.

Un esempio lampante è costituito dalla dogana autostradale di Chiasso-Brogeda, con strutture costose e teoricamente ben concepite da parte nostra (e altre che costruiremo), ma dall'altra parte la mancanza di cooperazione gestionale da parte delle autorità italiane di polizia e doganali, che vanifica gli investimenti profusi e rende il valico internazionale, dal profilo della capacità di smaltimento e dalle conseguenti immancabili code, equivalente a quanto successo al famoso valico di Camedo (vedi un'interrogazione del relatore che ha ricevuto la debita risposta, ma che è rimasta sulla carta).

Altre opere sono da verificare nella loro priorità e nella loro validità concettuale, soggette all'evoluzione di cui sopra, sulle quali si è discusso e in seno alla Commissione. Esse sono ad esempio:

- il nodo stradale di **Magliaso**. Appare opportuno inserire quest'opera nel PINF 1a fase e rivederla nel contesto delle priorità, in base alla maturazione dei vari progetti e alla loro opportunità immediata, in modo da poter realizzare l'intervento nell'ambito dei crediti proposti. Allo scopo, la Commissione auspica la pubblicazione a breve scadenza del piano generale per l'approvazione;
- la linea **FLP** è progettata in prolungamento fino al Madonnone, ma il credito quadro attuale si riferisce alla tratta che termina alla stazione capolinea di Ponte-Tresa. Sarebbe opportuno a media scadenza aggiornare la perizia di analisi dei costi-benefici per il potenziamento della FLP (richiesta dal Gran Consiglio nel 1996) e mantenere stretti rapporti con le Autorità italiane per conoscere le loro intenzioni (che tra l'altro sembrano andare nella direzione di una velocizzazione della linea Porto Ceresio-Varese-Malpensa, alla quale mancherebbe, se proprio non è una fantasia, il collegamento Ponte Tresa-Porto Ceresio, che collegherebbe in modo diretto il mega aeroporto lombardo con quello di Agno),
- per la galleria **Rugì – Gandria** appare necessario, invece di approntare un progetto, intraprendere uno studio costi-benefici per poter decidere con cognizione di causa la necessità o meno e i tempi necessari per quest'opera.

Gradualmente il progetto PTL dovrà essere approfondito nei dettagli. La Commissione della gestione esprime la fiducia che queste problematiche possano essere affrontate con impegno, con larghezza di orizzonti e con la flessibilità intellettuale che certamente non mancano anche nel nostro Cantone, tenuto conto che i tempi tendono ad abolire le sue barriere economico-geografiche, ma certamente non quelle politiche.



Con queste considerazioni, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio a voler approvare senza modifiche i due decreti legislativi annessi al messaggio complementare.

Per la Commissione della gestione e delle finanze

Luigi Brenni, relatore

Beltraminelli - Bignasca - Bonoli -

Carobbio Guscelli (con riserva) -

Donadini - Ferrari Mario (con riserva) -

Gendotti - Lombardi - Lotti - Maspoli -

Merlini - Pezzati - Pini - Poli -

Simoneschi-Cortesi - Verda (con riserva)

Allegato

Riepilogo dei crediti quadro per i PTL (situazione contabile al 31.12.1998)

Piano dei trasporti del Luganese - PTL

Riepilogo dei crediti quadro in mio fr	(Stato 31.12.1998 - importi lordi)
---	------------------------------------

A. Piano di pronto intervento (PPI) per i comuni

Mess. No.	Data DL	Opere	Credito accordato	Utilizzato	Previsto	Totale prevedibile
3736	13.03.91	PPI 1a fase	10.00	8.80	0.10	8.90
4068	20.04.93	PPI 2a fase:	10.00	9.80	0.20	10.00
4343	06.03.95	PPI 3a fase:	10.00	8.30	1.70	10.00
4536	12.11.96	PPI 4a fase:	10.00	5.80	4.20	10.00
		Totale	40.00	32.70	6.20	38.90

B. PPI per la Città di Lugano : sistemazione accessi

Mess. No.	Data DL	Opere	Credito accordato	Utilizzato	Previsto	Totale prevedibile
4217	20.04.94	Zona Cornaredo	8.40	8.50	0	8.50
4343	06.03.95	Via Torricelli	2.50	2.54	0	2.54
4343	06.03.95	Incrocio Via Torricelli/Via Tesserete	7.70	0.36	7.34	7.70
4343	06.03.95	Via Besso	9.20	2.60	6.60	9.20
4343	06.03.95	Via Basilea	5.00	0.05	0	0.05
		Totale	32.80	14.05	13.94	27.99

C. PINF Piano delle infrastrutture tecniche e dei servizi

Mess. No.	Data DL	Opere	Credito accordato	Utilizzato	Previsto	Totale prevedibile
4223	21.06.94	Progettazione PTL (senza FLP)	11.20	5.20	5.70	11.20
4343	06.03.95	Acquisizione terreni 1a fase	30.00	19.20	10.80	30.00
4223	21.06.94	FLP progettazione	4.34	4.34	0.66	5.00
4343	06.03.95	Progettazione FLP Agno-Bioggio	1.00	0.25	0.75	1.00
4343	06.03.95	FLP Magliaso-Caslano	41.50		41.50	41.50
4664		Ristruttur trsp pubblici 1a fase	10.50		10.50	10.50
4343	06.03.95	Collegam pedonale Agno-Magliaso	2.00	0.10	1.90	2.00
		Totale	100.54	29.39	71.81	101.20

D. Riepilogo

		Opere	Credito accordato	Utilizzato	Previsto	Totale prevedibile
		TOTALE GLOBALE A + B + C	173.34	76.14	91.95	168.09