

Rapporto

| numero | data | Dipartimento |
|---------------|-----------------|-------------------|
| 4610 R | 6 novembre 1997 | TERRITORIO |

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 23 dicembre 1996 concernente lo stanziamento di un credito di fr 92'650'000.- quale aggiornamento del credito quadro a favore delle opere del Piano viario del Locarnese (PVL)

Il messaggio del Consiglio di Stato chiede un credito suppletorio di 92.650 mio fr quale conguaglio dei costi finali che ammontano a 525 mio fr necessari per la realizzazione di un'opera stradale importante nell'ambito del Piano viario del Locarnese (PVL).

L'opera in oggetto è la circonvallazione di Locarno-Muralto-Minusio, che comprende la costruzione della galleria Mappo-Morettina e le tratte di raccordo ai portali verso lo Stradonino e verso Ascona.

1. CARATTERISTICHE DELL'OPERA

1.1 Gli studi pianificatori

L'esame del problema viario del Locarnese è iniziato nel 1968 ed i principi pianificatori, dopo le consultazioni con i Comuni e la Confederazione, sono stati definiti nel 1973.

La prima fase del PVL è stata attuata nel periodo 1976-1982 con un investimento di 116 mio fr per la messa in esercizio del tronco stradale Locarno-Ascona e della circonvallazione di Tenero-Gordola, come pure per la messa in sotterraneo della linea ferroviaria FART a Mappo-Verbanella, che ha permesso di far posto alle opere stradali.

La seconda fase del PVL è stata attuata tra il 1985 e il 1991 con la realizzazione della circonvallazione di Ascona, che ha comportato un investimento di 75 mio fr. Sempre per la seconda fase è stata realizzata successivamente la circonvallazione di Locarno-Muralto-Minusio oggetto del presente messaggio.

Le opere previste in futuro per la terza fase del PVL sono la galleria di Moscia (tra il Cantonaccio e la zona Acapulco), nonché il collegamento della A13 tra la rotonda allo Stradonino e la N2 in zona Giubiasco-Camorino.

1.2 Le caratteristiche costruttive

1.2.1 L'approvazione dei progetti

I progetti per la realizzazione della galleria Mappo-Moretina con i rispettivi raccordi sono stati approvati dal Gran Consiglio a più riprese : le opere preliminari nel 1986, l'opera principale nel 1987, la tratta di Gordola per il passaggio da 4 a 2 corsie e la tratta Morettina-Piazza Castello nel 1993. L'approvazione dei progetti ha comportato pure l'evasione dei diversi ricorsi.

1.2.2 Le caratteristiche dell'opera

La galleria Mappo-Moretina è l'opera principale ed ha una lunghezza di 5,5 km, la maggior parte in roccia, e 0.7 km in materiale sciolto. Concepita per una circolazione bidirezionale dalla capacità di 2'000 veicoli all'ora, è munita di un impianto di ventilazione artificiale con il relativo pozzo verticale di espulsione dalla lunghezza di 375 m.

In corrispondenza del portale ovest della galleria è stato realizzato il raccordo alla Morettina con i collegamenti verso Piazza Castello di Locarno e verso Losone/Ascona. Al portale est sono stati realizzati gli allacciamenti alla rete locale a Tenero e la rotonda allo Stradonino.

La lunghezza complessiva del nuovo tracciato è di 10.2 km. Sono stati organizzati 27 lotti di costruzione, le imprese del genio civile impiegate sono state ben 35.

1.3 La durata dei lavori

I primi lavori sono iniziati nel giugno 1989 e i cantieri sono terminati il maggio 1996. L'apertura al traffico è avvenuta il 13 giugno 1996, quindi dopo 7 anni di lavori, rispettando le previsioni contenute nel messaggio del 1986.

1.4 Gli effetti dell'opera in esercizio

Il grado di utilizzazione della circonvallazione con il relativo effetto sgravio sulle arterie locali ha rispecchiato pienamente le aspettative. Mediamente metà del volume di traffico percorre la galleria, l'altra metà la vecchia strada cantonale della Verbanella.

I 20'000 veicoli al giorno nei due sensi vengono spesso raggiunti. Durante il periodo pasquale 1997 è stato registrata la punta massima di 23'631 veicoli al giorno e di 2'060 veicoli all'ora. Quale dato di confronto, il medesimo giorno nella galleria del San Gottardo si sono contati 27'480 veicoli (la punta oraria massima è di 2'482 veicoli), in quella del San Bernardino 16'480 (punta oraria 1'972).

L'apertura della nuova tratta ha prodotto un significativo aumento del traffico stradale globale fino al 9 %, ma i recenti rilievi sulla qualità dell'aria mettono però in evidenza i significativi effetti positivi in favore della popolazione locale.

2. I COSTI

2.1 Il preventivo

2.1.1 La prima stima dei costi dell'opera è contenuta nel messaggio no. 3045 del 30.4.1986, che chiedeva un credito iniziale di 9.7 mio fr per i preinvestimenti.

Gli investimenti valutati erano allora così indicati :

- preventivo dell'opera 430 mio fr (base 1985)
- rincaro 110-120 mio fr (4% dal 1986 al 1996)
- interessi 30-35 mio fr (4% dal 1986 al 1996)
- costi totali 570-585 mio fr.

2.1.2 La stima dei costi veniva poi successivamente aggiornata nei preventivi per le richieste del credito quadro e dei singoli crediti d'opera.

Di seguito, l'elenco dei crediti accordati dal Gran Consiglio a conferma del preventivo come detto.

| Mess | DL data | Opera | Credito in mio fr |
|--------|---------|---|-------------------|
| 3121 | 10.3.87 | Opera principale : galleria e raccordi ai portali | 406.00 |
| 3532 | 19.2.90 | Brione/Minusio, V.Selva, strada d'accesso al pozzo di ventilazione della galleria | 0.85 |
| 3721 | 13.3.91 | Messa a dimora del materiale esuberante al Carcale 15.5 mio fr - 2.0 mio fr recuperabili | 13.50 |
| 4285 | 3.10.94 | Svincolo Stradonino e raccordo Carcale | 12.00 |
| Totale | | | 432.35 |

Da notare che il credito richiesto col messaggio no. 3045 del 30.4.1986 di 9.7 mio fr per i preinvestimenti era da considerare inglobato nel credito quadro di 428 mio fr del messaggio no. 3121.

Il messaggio no. 3121 del 30.12.1986 concernente il credito quadro di 428 mio fr, sottoscritto pure dal rapporto della Commissione della gestione, veniva poi modificato dal Gran Consiglio durante la seduta del 10.3.1986, nella quale si decideva di rinunciare per il momento alla sistemazione dello svincolo dello Stradonino e quindi di ridimensionare la tratta verso il Carcale. Il decreto legislativo riduceva quindi il credito quadro da 428 mio fr a 406 mio fr.

2.2 Il consuntivo

Si riprende la tabella 2.4 del messaggio con la tabella comparativa fra preventivo (coincidente con i crediti accordati) e il consuntivo finale, importi indicati in mio fr.

| Oggetto | Credito base | Credito suppl | Totale crediti | Consuntivo | Differenza |
|----------------------|---------------|---------------|----------------|---------------|--------------|
| costruzioni | 279.35 | 23.39 | 302.74 | 386.13 | 83.39 |
| elettro-meccaniche | 40.55 | -.-- | 40.55 | 46.20 | 5.65 |
| spese generali | 39.90 | 2.77 | 42.67 | 42.04 | - 0.63 |
| acquisizione terreni | 46.20 | 0.19 | 46.39 | 50.63 | 4.24 |
| totale | 406.00 | 26.35 | 432.35 | 525.00 | 92.65 |

2.3 Giustificazioni dei maggiori costi

Il messaggio indica le giustificazioni dei maggiori costi registrati, suddividendo gli stessi secondo i vari centri costi o le tratte più importanti dell'opera.

2.3.1 Il rincaro

Il maggior costo dovuto al rincaro viene indicato in modo corretto secondo due noti meccanismi :

- il rincaro grigio che viene calcolato con riferimento all'indice dei costi di costruzioni della Città di Zurigo e che matura nel periodo compreso fra l'allestimento del preventivo (1985) e la data di inoltro della singola offerta
- il rincaro riconosciuto e effettivamente pagato, che matura durante l'esecuzione dell'opera.

Il rincaro complessivo è stato di ca 66.0 mio fr per i lavori di costruzione e le installazioni elettro-meccaniche. Il preventivo preliminare del messaggio 30.4.86 indicava questo importo in 120 mio fr.

2.3.2 Opere supplementari, modifiche e imprevisti

Il messaggio è esaustivo ed elenca nei suoi allegati le opere eseguite e non previste nei progetti sottoposti al Gran Consiglio. Queste opere sono state così suddivise :

- opere non previste nel preventivo 1985
- modifiche e completazioni di progetto
- imprevisti maggiori.

| Oggetto | Crediti votati | Consuntivo | Maggior costo | Rincaro grigio | Rincaro pagato | Opere supplementari |
|----------------------|----------------|---------------|---------------|----------------|----------------|---------------------|
| costruzioni | 302.74 | 386.13 | 83.39 | 38.60 | 26.84 | 17.95 |
| elettro-meccaniche | 40.55 | 46.20 | 5.65 | -. | 0.50 | 5.15 |
| spese generali | 42.67 | 42.04 | - 0.63 | -. | -. | - 0.63 |
| acquisizione terreni | 46.39 | 50.63 | 4.24 | -. | -. | 4.24 |
| totale | 432.35 | 525.00 | 92.65 | 38.60 | 27.34 | 26.71 |

Importi in mio fr

Rispetto al preventivo e quindi ai crediti votati si ottengono le percentuali seguenti :

- opere supplementari maggior costo + 6.0 %
- rincaro globale maggiori oneri + 15.0 %.

Non si sono registrati oneri dovuti agli interessi passivi grazie al riconoscimento e al versamento regolare dei sussidi federali.

2.4 Il riconoscimento della Confederazione

I costi sono stati soggetti a verifica da parte della Confederazione, la quale ha accettato e riconosciuto tuttora anche l'aggiornamento dei costi fino all'importo di 515 mio fr. Il rimanente importo verrà esaminato dopo la presentazione della liquidazione finale.

2.5 Confronto dei costi con opere simili

Il messaggio al capitolo IV confronta i costi di questa opera con opere simili realizzate sull'autostrada N 13 e sulla N 8.

Il confronto dei costi della galleria con le parti elettro-meccaniche, senza spese generali e acquisizione dei terreni, può essere così riassunto :

| Autostrada | Caratteristiche | Costo globale | Lunghezza | Costo al km |
|------------|-----------------|---------------|-----------|-------------|
| PVL | 2 corsie | 306.6 mio fr | 5'510 m | 55.6 mio fr |
| N 13 | 3 corsie | 138.5 mio fr | 2'171 m | 63.8 mio fr |
| N 8 | 2 corsie | 252.5 mio fr | 5'200 m | 48.6 mio fr |

2.6 I costi d'esercizio

I costi d'esercizio della galleria ammontano a ca 1.7 mio fr all'anno e figurano a preventivo negli oneri di manutenzione delle strade cantonali.

3. IL FINANZIAMENTO

3.1 Il finanziamento di preventivo

Nel messaggio no. 3121 concernente il credito quadro la chiave di riparto era prevista sul credito di 428 mio fr (le percentuali sono indicate in parentesi), dopo di che è stata leggermente modificata sul credito votato di 406 mio fr come segue :

| | | | | |
|---------------------------------|-------|---------|--------|-----------------|
| • a carico della Confederazione | (75%) | 77% | pari a | 312.620 mio fr |
| • a carico del Cantone | (18%) | 16.56% | pari a | 67.230 mio fr |
| • a carico dei Comuni | (7%) | 6.44% | pari a | 26.150 mio fr |
| • totale | | 100.00% | | 406.000 mio fr. |

Il contributo dei Comuni è valido anche nel caso di un sorpasso generale della spesa. I Comuni interessati sono 11 : Locarno, Minusio, Ascona, Losone, Muralto, Gordola, Brissago, Tenero, Orselina, Ronco s/Ascona e Brione s/Minusio.

3.2 Il finanziamento a consuntivo

In base al messaggio in oggetto la chiave di riparto diventa la seguente :

| | | | | | |
|---------------------------------|---------|--------|----------------|---|----------------------|
| | | | | | <u>maggior onere</u> |
| • a carico della Confederazione | 77.00% | pari a | 404.250 mio fr | + | 91.630 mio fr |
| • a carico del Cantone | 16.56 % | pari a | 86.940 mio fr | + | 19.710 mio fr |
| • a carico dei Comuni | 6.44% | pari a | 33.810 mio fr | + | 7.660 mio fr |
| • totale | 100.00% | | 525.000 mio fr | + | 119.000 mio fr |

La modifica della chiave di riparto per i comuni è stata decisa in seguito ai ricorsi di Brissago e di Ronco S/Ascona, così pure per il sussidio della Confederazione.

Il sussidio federale potrebbe però diminuire anche del 10%, con il conseguente onere supplementare a carico del Cantone, limitatamente ai rimanenti 10 mio fr come detto in 2.4.

I Comuni sono già stati informati con lettera del 19.9.1996 del Dipartimento del territorio sul contributo aggiuntivo a consuntivo che dovranno ulteriormente sopportare.

4. LA NECESSITA' DEL CREDITO SUPPLETORIO

Come detto, i crediti accordati dal Gran Consiglio ammontano a :

| | |
|----------------------------|----------------|
| • credito quadro | 406.000 mio fr |
| • crediti aggiuntivi | 26.350 mio fr |
| • totale crediti accordati | 432.350 mio fr |

Considerato come il consuntivo viene ipotizzato in 525.000 mio fr, ne consegue la necessità di accordare da parte del Gran Consiglio un credito suppletorio di **92.650 mio fr**, oggetto del messaggio in esame.

La situazione contabile al 30.4.97 per spese maturate è di **fr 492'889'477.65**.

La Confederazione ha versato al 30.4.97 un importo di **fr 380'776'000.-**

I Comuni hanno versato nel termine del 30.4.97 un importo complessivo di **fr 25'389'000.-** in 10 rate.

5. IL RISPETTO DELLA LEGGE SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELLO STATO

5.1 All'art. 3 del DL annesso al messaggio no. 3121 veniva esplicitamente indicato come *è data competenza al Consiglio di Stato di suddividere l'importo citato in singoli crediti d'impegno.*

5.2 Per quanto riguarda i maggiori costi, la Legge sulla gestione finanziaria dello Stato all'art. 25 indica la necessità di chiedere al Gran Consiglio il credito suppletorio nel caso in cui il credito quadro o il credito d'impegno viene oltrepassato della percentuale del 10% oppure per un importo superiore a 50'000 fr.

5.3 Lo stato dei lavori e l'aggiornamento dei preventivi, con l'indicazione dei maggiori oneri dell'importo di 92.650 mio fr, è stato comunicato cautelativamente dal Consiglio di Stato alla Presidenza del Gran Consiglio mediante due lettere in data 30.11.95 e 20.8.96, preannunciando la formalizzazione del credito suppletorio con il messaggio in oggetto.

6. OPERE IN CORSO

Al momento sono in corso ancora alcune opere e cioè :

- la costruzione del centro di manutenzione allo Zandone/Losone (il cui costo globale a preventivo è di 15.2 mio fr)
- i lavori di posa dello strato usura della pavimentazione
- alcuni lavori di bonifica al Carcale
- le finiture diverse.

Il rispetto del preventivo per le opere in corso è stato in ogni modo garantito dalla Divisione delle costruzioni. Queste opere saranno terminate entro il 1999.

7. CONCLUSIONI DELLA COMMISSIONE DELLA GESTIONE E DELLE FINANZE

7.1 Esame della Commissione

Un gruppo di lavoro composto dai membri della Commissione Beltraminelli, Brenni, Ferrari, Pini e Poli ha incontrato i responsabili della Divisione delle costruzioni il 4.7.1997 ed ha esaminato in dettaglio alcuni aspetti dell'investimento.

Il plenum della Commissione ha concluso poi con le osservazioni seguenti.

7.2 Valutazione generale dell'opera

L'opera eseguita corrisponde alle necessità del traffico stradale del Locarnese e si rivela favorevole ai fini della qualità dell'aria nella regione.

I preventivi iniziali sono stati praticamente rispettati, tenuto conto degli immancabili maggiori costi che opere di grande dimensioni come questa possono riservare. I costi rispettano mediamente quelli di altre opere analoghe eseguite nel medesimo periodo.

In particolare, è lodevole come i tempi previsti nel programma iniziale dei lavori siano stati rispettati.

7.3 Destinazione dei fondi acquistati

I fondi acquistati, dal valore di stima prudenziale di 4.5 mio fr, sono parzialmente locati quali posteggi. Si raccomanda comunque di esaminare la problematica per meglio sfruttare la destinazione degli stessi.

7.4 Il centro di manutenzione allo Zandone di Losone

Il Centro dovrà ospitare i due ispettorati per la manutenzione strade del Locarnese. Dall'esame di dettaglio del progetto, attualmente in costruzione sotto il controllo della Sezione stabili erariali, si traggono le considerazioni seguenti :

- l'acquisto del terreno e l'ubicazione della costruzione sono risultati delle operazioni assai interessanti per il Cantone
- l'edificio, dal costo di 13 mio fr, è stato concepito con una certa ampiezza di idee, considerato anche il sussidiamento della Confederazione dell'importo di ca 5 mio fr
- gli spazi ancora disponibili quale riserva dovrebbero essere destinati ad altri servizi dell'Amministrazione ai fini di una razionalizzazione dell'occupazione degli edifici locati a terzi
- le esigenze richieste dal committente, con l'impostazione architettonica di una certa grandiosità, rispettano concetti in auge nel passato, ma non dovrebbero più ripetersi in futuro per evidenti ragioni economiche. Il privato, per costruzioni analoghe, adotta criteri ben diversi.

7.5 Informazioni sullo stato d'avanzamento dei lavori

La Commissione insiste sulla necessità di informare regolarmente il Gran Consiglio, tramite i rendiconti annuali, in merito all'evoluzione finanziaria della gestione dei grandi cantieri che si protraggono nell'arco di diversi anni: ciò sia nel caso in cui i preventivi vengono rispettati sia nel caso in cui si registrano dei sorpassi.

* * * * *

Fatte queste considerazioni, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio ad accettare il messaggio in oggetto ed ad approvare il relativo decreto legislativo.

Per la Commissione gestione e finanze:

Luigi Brenni, relatore
Beltraminelli - Bignasca - Bonoli - Gendotti -
Lombardi - Lotti - Merlini - Pezzati - Poli -
Pini - Verda

