Rapporto

numero	data	Dipartimento
4687 R	29 gennaio 1998	TERRITORIO

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 23 settembre 1997 relativo allo stanziamento di un credito complessivo di fr 38'968'107.30 per la ratifica e l'aggiornamento di crediti per interventi di sistemazione e premunizione delle strade cantonali (fr 4'848.107.30); un credito d'opera per la sistemazione stradale dei passi alpini (fr 5'000'000.-); due crediti quadro per opere di premunizione (fr 18'520'000.-) e sistemazione stradale (fr 10'600'000.-)

I crediti richiesti sono destinati alla rete stradale cantonale e si differenziano nella forma in funzione del loro utilizzo e secondo le caratteristiche delle opere. Di seguito le considerazioni della Commissione, previo una ricapitolazione dei crediti in base ai 4 capitoli in cui si articola il messaggio, ciascuno oggetto di un decreto legislativo. Considerazioni integrate da raccomandazioni all'intenzione del Consiglio di Stato per quanto riguarda le priorità e la presentazione in futuro di analoghi messaggi.

1. RATIFICA E AGGIORNAMENTO DI CREDITI

1.1 Ratifica di crediti

Per un primo gruppo di opere si accordano crediti suppletori per un importo di **fr 222'111.30** relativi ad opere di sistemazione di riali (per lo più nella Valle di Blenio) che usufruivano di un credito già stanziato dall'ammontare di fr 7'136'138.00.

Per il secondo gruppo di opere che interessano i 4 Comuni di Locarno, Paradiso, Roveredo e Sementina il messaggio sollecita la ratifica del credito complessivo di **fr 1'035'996.-** quale somma dei contributi ad opere stradali eseguite dai Comuni stessi.

Per i Comuni di Sementina e Locarno, il contributo complessivo di **fr 445'996.-** viene indicato esplicitamente nel decreto legislativo. Per i Comuni di Paradiso e Roveredo il contributo totale di **fr 590'000.-** è compreso nell'ammontare di fr 4'180'000.- come si dirà nel capitolo 1.2 sull'aggiornamento dei crediti.

1.2 Aggiornamento di crediti

In questo capitolo vengono indicate le singole opere che hanno accusato un maggior costo e per le quali si chiede un credito supplementare. Giustamente il messaggio fa notare come per altre opere analoghe i preventivi sono stati rispettati.

10064

Le giustificazioni dei maggior costi sono elencate nel messaggio per ogni opera in modo succinto ma esaustivo, per cui non si ritiene necessario ripeterle. Di seguito il riepilogo dei crediti stanziati dal Gran Consiglio e di quelli suppletori necessari tenuto conto quindi del costo finale prevedibile.

Opera	Credito concesso	Costo finale	Credito suppletorio
Bissone	520'000	680'000	160'000
Castel S Pietro ponte sul Breggia	5'600'000	7'500'000	1'900'000
Castione	550'000	680'000	130'000
Ligornetto marciapiedi	1'657'000	1'887'000	230'000
Muralto Piazza stazione	3'300'000	3'470'000	170'000
Osco Ponte sul Ticino	2'100'000	2'900'000	800'000
Riva San Vitale	965'000	1'165'000	200'000
Totale	**14'692'000**	**18'282'000**	**3'590'000**

Spicca il maggior costo dovuto alla costruzione del Ponte sul Breggia tra Castel San Pietro e Morbio Superiore e il messaggio si dilunga sulla cronistoria di quest'opera importante per la Valle di Muggio, contraddistinta da un iter alquanto tormentato già oggetto di discussione in Parlamento nel 1994.

L'importo complessivo indicato nel decreto legislativo di **fr 4'180'000.-** per l'aggiornamento dei crediti di opera in corso comprende quindi, come anticipato, i **fr 3'590'000** delle opere sopra descritte e i contributi per le opere comunali di Paradiso e Roveredo per un importo di **fr 590'000.-**

2. SISTEMAZIONE E CONSERVAZIONE DEI PASSI ALPINI

Il credito richiesto di **5.0 mio fr** è così destinato:

- **1.0 mio fr** per lavori di conservazione della vecchia e storica Tremola sul San Gottardo, da utilizzare entro i prossimi 4 anni (nel 1993 erano già stati stanziati 1.5 mio fr per lavori urgenti)
- **4.0 mio fr** per l'allargamento e la sistemazione degli ultimi 6.0 km del Passo del Lucomagno, tratta dalla larghezza utile tuttora in parte assai limitata. Per quest'opera sono garantiti i sussidi federali pari a ca il 60 %.

3. CREDITO QUADRO PER OPERE DI PREMUNIZIONE

Il messaggio propone di creare un nuovo credito quadro di **18.52 mio fr** per opere di premunizione, quale estensione del credito quadro di **7.0 mio fr** autorizzato nel 1996 e destinato alla progettazione di queste opere.

Le opere in oggetto interessano i seguenti assi stradali:

- la strada che porta alla dogana di Brissago (2 interventi per **4.1** mio fr)
- la strada che porta alla dogana di Gandria (2 interventi per **5.32** mio fr)
- la strada della bassa Val Maggia (**8.3** mio fr)
- la strada della Forca di S. Martino tra Lugano e Melide (**0.8** mio fr).

Tutte queste opere potranno beneficiare dei sussidi federali per un importo variabile fra il 30 e il 40% e la cui procedura di riconoscimento è già stata iniziata.

Nel PF queste opere sono previste alla tab 621 con la specifica di ripristino danni della natura.

4 CREDITO QUADRO PER SISTEMAZIONI STRADALI

Gli interventi di sistemazione stradale per tre tratte particolari sono oggetto della richiesta del credito quadro complessivo di **10.6 mio fr** così dettagliato:

- opere di pavimentazione (PF tab 622) a Dongio (**2.8** mio fr) e a Someo–Cevio (**3.0** mio fr)
- strade principali (PF tab 627) a Quartino–Magadino (**4.8** mio fr).

Gli interventi proposti prevedono un allargamento del campo stradale per il rettifilo Motto–Dongio, l'eliminazione della strettoia del Visletto nella tratta fra Someo e Cevio, nonché la continuazione della sistemazione stradale con opere di moderazione del traffico sulla principale del Piano di Magadino.

Per il finanziamento i Comuni saranno chiamati in causa con una partecipazione variabile tra il 10 e il 25%, mentre la Confederazione concede un sussidio (max 60%) per le due tratte di Dongio e di Magadino.

5. RACCOMANDAZIONI DELLA COMMISSIONE

5.1 Le scelte prioritarie

La Commissione conferma gli indirizzi operativi contenuti nel messaggio no. 4530 e approvati dal Gran Consiglio con decreto del 10.6.1996 con lo stanziamento di un credito quadro di 7.0 mio fr per la progettazione e per indagini di opere e di interventi sulle strade cantonali per il periodo 1996–99.

La Commissione ha chiesto alla Divisione delle costruzioni un programma con le scelte prioritarie per gli interventi futuri sulle strade del Cantone. Un primo documento è stato consegnato in merito. Esso integra gli indirizzi contenuti nel messaggio citato e permette una visione preliminare, unitamente alle tabelle allegate al PF 1996-1999 (II° aggiornamento).

In questa tematica ci si attende però un quadro pianificatorio ed operativo più ampio, introducendo inoltre metodologie di valutazione degli interventi pubblici, come ad esempio con l'analisi costi-benefici e l'analisi multicriteri.

"Al tecnico-decisore deve far posto un équipe di analisti, provenienti da varie discipline, che con strumenti specifici riesca ad analizzare a fondo ogni problema e le sue possibili soluzioni e fornisca così al decisore in forma chiara ed esplicita tutti gli elementi e gli strumenti per la presa di decisione finale." (Fabio Losa, Metodologie per la valutazione dell'opportunità di interventi, Giornata di studio 1996 organizzata dall'Istituto geologico e idrogeologico cantonale).

In merito alle scelte prioritarie, la Commissione intende esprimere alcune ulteriori considerazioni nell'ambito della discussione in Gran Consiglio del II° aggiornamento delle LD/PF 1995-99. In particolare, andrà posto l'accento sul finanziamento delle importanti opere dei Piani di trasporto regionali e prioritariamente su quello del Luganese, aspetto che ancora non traspare dal PF attuale e che va pertanto proiettato su un periodo a lungo termine.

In tema di priorità, per restare al messaggio in oggetto e al documento generale presentato sui futuri interventi alla rete stradale cantonale, la Commissione suggerisce:

- l'eliminazione della strettoia del Visletto-Cevio in Vallemaggia è da considerarsi prioritaria, mentre la sistemazione della tratta Avegno-Gordevio (interventi del capitolo 3, credito quadro per opere di premunizione) potrebbe essere programmata in un secondo tempo;
- le opere di premunizione sulla strada della Forca di San Martino fra Lugano e Melide devono essere assolutamente approfondite ricordando il recente grave incidente dovuto alla caduta di massi, ma pure alla luce dell'importanza di questo asse e della sua fragilità, tenuto conto dei lavori sempre più necessari (con i relativi intralci alla circolazione) nella galleria autostradale del San Salvatore;
- la sistemazione della strada da Maroggia ad Arogno (indicata nel documento generale citato ma non nel messaggio), tenuto conto del flusso di traffico ordinario, ma anche quale percorso alternativo nel caso di chiusura temporanea della strada di Gandria, situazione creatasi per ben 2 volte in questi ultimi mesi in seguito ad eventi naturali.

In merito alle scelte prioritarie la Commissione intende esprimere alcune ulteriori considerazioni nell'ambito della discussione in Gran Consiglio del II° aggiornamento delle Linee direttive e del Piano finanziario 1995-1999.

5.2 Il conto stradale

Pur apprezzando la sistematica del PF e dei crediti quadro, la Commissione propone al Dipartimento di rivedere la presentazione contabile degli investimenti e delle spese correnti inerenti la rete stradale cantonale, proponendo se possibile una nuova suddivisione del patrimonio secondo la classificazione delle strade, in subordine secondo la loro distribuzione per distretti e quindi secondo la tipologia degli interventi.

Questo messaggio dimostra ancora una volta come è difficile risalire ai costi effettivi delle singole opere per l'intreccio dei singoli crediti distribuiti in crediti d'opera, in crediti quadro con le più svariate classificazioni, in crediti di progettazione, con l'ulteriore suddivisione contabile in investimenti e in spese correnti.

L'esempio tipico è quello del ponte sul Breggia a Castel San Pietro, oggetto di un credito suppletorio in questo messaggio, nel quale si indica che il costo finale dovrebbe ammontare a **7.5 mio fr**. Ma per quest'opera erano già stati utilizzati 1'355'000 fr con un vecchio credito stanziato dal Gran Consiglio nel 1989 (il relatore aveva indicato nel suo intervento in Parlamento in fr 1'015'000.- le spese irrecuperabili in seguito al cambiamento dei progettisti e del progetto, in fr 340'000.- le spese necessarie alla definizione del nuovo progetto). Pur ammettendo che contabilmente detta spesa di progettazione è decaduta e pertanto stralciata, va rilevato che quest'opera effettivamente viene a costare **8.85 mio fr** e che il sistema attuale non evidenzia più tale realtà.

Per la progettazione si potrebbe creare un **credito quadro** iniziale **a rotazione**, nel senso che i progetti che passano successivamente in esecuzione recuperano il credito utilizzato per la progettazione e alimentano il credito quadro iniziale. Il credito quadro serve così per i progetti che non vengono realizzati e per progettare nuove opere.
Con questo modo di procedere si potranno finalmente conoscere i costi ultimi e complessivi di un'opera, operazione tuttora macchinosa per i politici, nell'ambito del loro compito istituzionale di sorveglianza.

Da ultimo la Commissione ritiene di proporre che i crediti quadro, di regola, debbano avere una certa tematica unitaria. Orientamenti differenti, con lo scopo ad esempio di snellire i tempi procedurali, potrebbero essere presi in considerazione, ma andrebbero motivati, evitando quindi di procedere come nel caso indicato al capitolo 4 del messaggio. In effetti più che un credito quadro esso risulta essere un credito complessivo di un pacchetto di tre opere, tra l'altro opere che a PF sono elencate su tabelle differenti.

❋ ❋ ❋ ❋ ❋

Con queste considerazioni, la Commissione della gestione e delle finanze propone al Gran Consiglio l'accettazione del messaggio e invita ad approvare i 4 decreti legislativi come proposti dal Consiglio di Stato.

Per la Commissione gestione e finanze:

Luigi Brenni, relatore
Beltraminelli - Bignasca - Bonoli - Donadini -
Ferrari Mario, con riserva - Gendotti -
Lombardi - Lotti - Maspoli - Merlini - Pezzati -
Simoneschi-Cortesi - Verda, con riserva