

# Rapporto (annulla e sostituisce quello precedentemente distribuito)

numero	data	Dipartimento
<b>5108 R</b>	27 giugno 2001	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze  
sul messaggio 13 aprile 2001 concernente la richiesta di un credito di  
fr. 18'570'000 per la progettazione delle opere prioritarie di prima fase  
del Piano dei Trasporti del Luganese (PTL) nell'ambito del credito  
quadro di fr. 800 mio (messaggio no 4839A, rispettivamente decreto  
legislativo 11 marzo 1999)**

## 1. IL CREDITO DI PROGETTAZIONE IN OGGETTO

Il grado di approfondimento dei progetti che interessano le singole opere previste nella prima fase del Piano regionale dei trasporti del Luganese PTL (un investimento di 800 milioni) è assai differenziato e per taluni si è ancora al grado di elaborazione a livello di progetto preliminare.

Il Consiglio di Stato per potersi pronunciare definitivamente sull'ordine di priorità di esecuzione delle diverse opere (vedi messaggio a pagina 12) intende elevare il grado di approfondimento degli elaborati di progetto.

Allo scopo viene chiesto un **credito d'impegno di 18.570 mio fr** da utilizzare prevalentemente per i mandati di progettazione, nell'ambito del credito quadro di 800 mio fr accordato dal GC l'11.3.99.

Il messaggio è molto esaustivo sia per quanto concerne la giustificazione del credito richiesto, sia sulla descrizione dell'apparato organizzativo del PTL, così come nella descrizione del quadro procedurale in corso per ogni gruppo di opere.

## 2. SITUAZIONE CONTABILE SULL'UTILIZZO DEI CREDITI ACCORDATI

Il PTL è strutturato in due gruppi di grandi opere:

- ◆ quelle del Piano di pronto intervento (PPI) a sua volta suddiviso in due gruppi:
  - per sistemare gli accessi alla città di Lugano (CQ accordato per 32.73 mio fr)
  - in favore degli altri comuni del Luganese (CQ accordato per 50 mio fr)
- ◆ quelle del Piano delle infrastrutture tecniche e dei servizi (PINF) con un CQ accordato di 800 mio fr.

Di seguito, per i due gruppi, riassumiamo la situazione contabile al 31.12.2000 indicando l'ammontare dei crediti stanziati, quelli utilizzati e le previsioni di consuntivo rispetto ai crediti accordati. Inoltre evidenziamo l'importo del credito utilizzato durante i due anni 1999 e 2000, in modo da valutare in termini economici l'avanzamento degli impegni in favore di questo progetto.

## 2.1 Le opere del Piano di pronto intervento PPI

**2.1.1** Le opere del PPI non sono oggetto della richiesta di credito di questo messaggio, ma opportunamente ne viene indicata la situazione contabile di utilizzo dei crediti, adottando lo schema che la Commissione ha proposto nei precedenti messaggi.

Rimandiamo per il dettaglio delle singole opere all'Allegato 2 del messaggio mentre in seguito proponiamo il riepilogo in mio fr :

Opere	Credito accordato	Utilizzato al 31.12.00	Previsto da utilizzare	Prevedibile finale
Per i comuni	50.00	36.40	13.60	50.00
Accessi Lugano	32.73	24.00	3.73	27.73
<b>Totale</b>	<b>82.73</b>	<b>60.40</b>	<b>17.33</b>	<b>77.73</b>

Le **previsioni** degli investimenti **rispettano** quindi i crediti stanziati, anzi dovrebbero essere leggermente inferiori.

**2.1.2** Nel periodo 1.1.1999 – 31.12.2000 (nel rapporto 4839/4839° della Commissione del 18.2.99 era stata indicata la situazione al 31.12.98) **sono stati utilizzati 13.65 mio fr** come segue :

Opere	Utilizzato al 31.12.98	Utilizzato al 31.12.00	Utilizzo negli anni 1999 + 2000
Per i comuni	32.70	36.40	3.70
Accessi Lugano	14.05	24.00	9.95
<b>Totale</b>	<b>46.75</b>	<b>60.40</b>	<b>13.65</b>

## 2.2 Le opere del Piano delle infrastrutture tecniche e dei servizi PINF

**2.2.1** Le opere principali del PINF sono previste nell'ambito del credito quadro di 800 mio fr stanziato dal Gran Consiglio nel 1999 e per le quali il Consiglio di Stato è tenuto a chiedere regolarmente un credito di impegno, sia quale credito di progettazione (come il presente), sia quale credito d'opera.

La situazione contabile del credito quadro al 31.12.00 è la seguente:

- crediti d'impegno accordati dal Gran Consiglio 100.54 mio fr
- crediti finora utilizzati 35.77 mio fr
- importo prevedibile rispetto ai crediti accordati 101.36 mio fr( + 0.82 mio fr).

La **maggior previsione** di spesa concerne le posizioni della progettazione PTL (+ 0.52 mio fr) e della progettazione generale FLP (+ 0.30 mio fr). Per i dettagli si rimanda all'allegato 2 del messaggio. L'importo di 0.82 mio fr viene richiesto nel presente messaggio quale credito suppletorio sotto la voce "Aggiornamento credito di progettazione no 4223".

I 18.57 mio fr che sono oggetto del messaggio in esame andranno aggiunti quindi ai 100.54 mio fr finora stanziati dal Parlamento.

**2.2.2** Durante il biennio 1999-2000 **sono stati utilizzati 6.68 mio fr** come in seguito indicati e riferiti alle singole opere principali.

Opere	Utilizzato al 31.12.98	Utilizzato al 31.12.00	Utilizzo durante gli anni 1999 + 2000
Progettazione PTL senza FLP	5.20	10.64	5.44
Collegamento pedonale Agno - Magliaso	0.10	0.14	0.04
Acquisto terreni 1° fase	19.20	19.29	0.09
Progettazione FLP	4.59	5.12	0.53
• <i>In generale</i>	4.34	4.64	0.30
• <i>Agno – Bioggio</i>	0.25	0.48	0.23
• <i>Magliaso - Caslano</i>	0.00	0.00	0.00
Ristrutturazione trasporti pubblici 1° fase	0.00	0.58	0.58
<b>Totale</b>	<b>29.09</b>	<b>35.77</b>	<b>6.68</b>

### 3. LE OPERE DEL PINF E I COSTI

Nel messaggio del 1999, nel quale si chiedeva lo stanziamento del CQ di 800 mio fr, la descrizione delle singole opere e la suddivisione tematica delle stesse con i propri costi veniva così indicata con i prezzi base riferiti all'anno 1993:

• settore Basso Malcantone (strada e ferrovia)	250 mio fr
• circonvallazione stradale di Agno-Bioggio	150 mio fr
• collegamento Vedeggio- Cassarate	250 mio fr
• potenziamento mezzi pubblici e stazione FFS	50 mio fr
• nodi di interscambio e misure fiancheggiatrici	50 mio fr
• opere di riserva	50 mio fr
<b>totale</b>	<b>800 mio fr</b>

Con il messaggio in oggetto si propone una nuova classificazione delle opere fondata sul loro principio funzionale. I singoli gruppi funzionali (GF) di oggetti sono denominati con le cifre da 1 a 17 e vengono di seguito riepilogati con la destinazione d'uso stradale, ferroviaria o mista per i due vettori di trasporto.

GF	Opera	str	ferr	misto	Mio fr
1	Galleria stradale Vedeggio - Cassarate	x			
2	Circonvallazione di Agno e Bioggio	x			
3	Sistemazione stradale Vallone di Agno – ponte Tresa	x			
4	Stazione FFS Lugano			x	
5	Collegamento veloce tra Besso e centro Città (funicolare o simile)		**		
6	Nuova stazione FLP Lugano Besso		x		
7	Collegamento veloce tra scuole di Trevano e Cornaredo (funicolare o simile)		**		
8	Nodo intermodale di Molinazzo			x	
9	Nodo intermodale di Fornaci a Lugano Sud	x			
10	Nodo intermodale di Pradone – Vezia	x			
11	Cadenzamento della FLP a 15 minuti		x		
12	Interventi a Ponte Tresa			x	
13	Prolungamento della FLP al Madonnone		x		
14	Nuova stazione FLP a Molinazzo (ferro-bus)		x		
15	Parcheggio interscambio FLP di Agno, Magliaro e Caslano			x	
16	Parcheggio interscambio alla stazione FFS di Lamone			x	
17	Parcheggio interscambio alla stazione FFS di Taverne-Torricella e Rivera			x	
<b>Totale PTL PINF</b>		<b>5</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>800.00</b>

La Commissione **auspica** che con il prossimo messaggio si possa allestire l'indicazione di cui sopra con l'elenco dei GF ed i relativi costi prevedibili per ciascun GF, in modo da poter tenere in osservazione l'evoluzione degli investimenti utilizzati e quelli previsti periodicamente aggiornati.

Lo stato di fatto del grado di approfondimento degli studi e della progettazione per i singoli GF sono descritti nel messaggio, così come viene indicata la giustificazione della richiesta di credito per ogni singolo GF. Gli allegati 3 e 4 al messaggio sintetizzano in modo chiaro l'aspetto contabile e lo stato progettuale da raggiungere tramite il nuovo credito, indicando pure il tempo operativo necessario in mesi.

#### 4. LA DEFINIZIONE DELLA PRIORITÀ DELLE OPERE NELL'AMBITO DELLA REALIZZAZIONE E IL PROGRAMMA OPERATIVO

Il messaggio a pagina 10 indica i criteri adottati per definire le priorità della realizzazione delle opere con delle **valutazioni tecniche**. Il risultato di questa verifica in **ordine prioritario** è il seguente :

Prio	GF	Opera
(a)	1	Galleria stradale Vedeggio – Cassarate
(b)	11 + 12	Orario cadenzato 15' FLP + interventi a Ponte Tresa
(c)	4	Area stazione FFS Lugano
(d)	2	Circonvallazione di Agno e Bioggio
(e)	8	Nodo intermodale di Molinazzo
(f)	5 + 7 + 9 + 10 + 14 + 15 + 16	I collegamenti veloci tra Piazzale Besso e il Centro Città così come tra Scuole di Trevano e Cornaredo + nodi intermodali delle Fornaci e di Pradone-Vezia + nuova stazione FLP Molinazzo e parcheggi interscambio FLP di Agno Magliaso Caslano e FFS di Lamone-Cadempino
(g)	6 + 13	Nuova stazione FLP a Lugano-Besso e prolungamento della FLP al Madonnone

Come detto all'inizio il **Consiglio di Stato non si pronuncia ancora in modo definitivo sull'ordine di priorità di realizzazione delle opere**. Il giudizio politico potrà avvenire unicamente quando tutte le opere godono del medesimo approfondimento progettuale, in modo da vagliare per ognuna di esse i vantaggi ottenibili in funzione dello sforzo finanziario richiesto ed evidentemente disponibile.

Una prima decisione di massima è comunque riportata nelle conclusioni del messaggio, anche se le date di inizio dei cantieri non sono ancora al momento ipotizzabili.

L'orientamento però è quello di realizzare :

- la galleria stradale Vedeggio-Cassarate
- l'introduzione dell'orario cadenzato di 15' per la FLP

con la tempestiva messa in opera delle rispettive misure fiancheggiatrici.

## 5. IL FINANZIAMENTO

Le opere del PTL sono finanziate dalla Confederazione, dal Cantone e dai Comuni interessati, secondo percentuali variabili in base alla tipologia delle singole opere e alla corrispondente base giuridica vigente.

**5.1** Sulla partecipazione finanziaria della **Confederazione** il messaggio indica in pratica quanto già detto nel 1999 senza però menzionare degli importi concreti. Anzi si insiste nella preoccupazione che solleva il progetto di nuova perequazione finanziaria che non è ancora definito. E pensare che il rapporto commissionale del 1999 sul CQ di 800 milioni è stato redatto sotto la pressione dell'urgenza proprio per parare ad un eventuale diminuzione dei finanziamenti federali!

Il Consiglio di Stato ha insistito a più riprese presso le Autorità federali per ottenere una presa di posizione concreta sulla definizione dei contributi, senza però ottenere una risposta esaustiva. La Commissione **invita** il Governo a sollecitare una soluzione, coinvolgendo anche la Deputazione ticinese alle Camere, perché una pianificazione finanziaria di un'opera così impegnativa non permette improvvisazioni e coinvolge le aspettative non solo del Luganese ma anche delle altre regioni del Cantone. Inoltre il mancato versamento degli oneri federali comporta un carico finanziario maggiore che grava sulle finanze cantonali.

La Commissione **auspica** che in occasione della prossima richiesta di un credito d'impegno venga chiarita meglio la ripartizione del finanziamento per le singole opere e nel loro complesso, per quanto riguarda la partecipazione della Confederazione, quella dei Comuni con il rimanente onere a carico del Cantone.

**5.2** Per quanto riguarda i **Comuni**, il Consiglio di Stato ha deciso di attivare i contributi a partire dal 2001, a dipendenza della richiesta del credito in oggetto, posticipando quindi il termine del 1999 indicato nel messaggio del CQ di 800 mio fr.

Si ricorda che i Comuni del Luganese partecipano con un importo complessivo di 75 mio fr, equivalente al 15 % dell'investimento di 500 mio fr, da versare in rate annuali nell'arco dei prossimi 10 anni.

**5.3** Il finanziamento del **Cantone** avviene come segue. Nel rapporto governativo al Gran Consiglio sul primo aggiornamento delle LD e del PF 2000-2003 alla voce PTL sono previsti i seguenti importi di investimento lordi e netti:

PTL	1999	2000	2001	2002	2003	2000-2003
<i>lordo</i>	9.61	15.94	17.65	32.80	40.10	106.49
entrate	- 4.74	- 9.70	- 8.66	- 22.80	- 27.90	- 69.06
netto	4.87	6.24	8.99	10.00	12.20	37.43

Secondo il PF nei 2 anni 1999 e 2000 si prevedeva quindi un investimento lordo di **25.55 mio fr**, corrispondente ad un investimento netto di **11.11 mio fr**.

Da quanto precede abbiamo visto come si sono utilizzati 13.65 mio fr per il PPI e 6.68 mio fr per il PINF per un totale di **20.33 mio fr**, ma le entrate sopra menzionate sono state attivate solo modestamente e cioè limitatamente ai contributi dei Comuni per le opere del solo PPI. Di conseguenza l'onere netto a carico del Cantone è stato nettamente superiore rispetto alle previsioni di PF.

## 6. ANALISI DEL CREDITO RICHIESTO

L'analisi del credito richiesto permette di evidenziare quattro tipi di crediti in funzione della loro destinazione (per i dettagli vedi la tabella del messaggio "allegato 3"):

- crediti a favore della fase di realizzazione e/o di avanzato approfondimento progettuale (progettazione definitiva)
- crediti a favore delle misure fiancheggiatrici
- crediti necessari per studi preliminari e/o pianificatori
- credito a favore del coordinamento progetti/mandati.

### 6.1 Crediti per le realizzazioni e la progettazione definitiva

Sotto questa categoria possono essere elencate le seguenti richieste di credito:

GF 1	Galleria Veduggio-Cassarate	
	• progettazione definitiva e preventivo	5'500'000.00
	• esame d'impatto ambientale 2a fase	750'000.00
GF 3	Sistemazione stradale del tratto Vallone d'Agno-Ponte Tresa, passeggiata/ciclopista Agno-Magliaso	
	• aggiornamento credito d'opera	1'800'000.00
GF 11	Cadenzamento FLP a 15'	
	• acquisizione fondi per raddoppio binario Magliaso-Caslaro	5'000'000.00
	• progettazione esecutiva	500'000.00
M 4223	Adattamento credito di progettazione	
	• galleria Veduggio-Cassarate	440'000.00
	• potenziamento FLP	300'000.00
<b>Totale</b>		<b>14'290'000.00</b>

## 6.2 Crediti a favore di misure fiancheggiatrici

Per soddisfare a livello pratico/realizzativo diverse condizioni poste dall'esame d'impatto ambientale della galleria Veduggio-Cassarate, è necessario promuovere tempestivamente lo studio, rispettivamente la progettazione delle misure fiancheggiatrici avvalendosi dei seguenti crediti:

GF 1	Nodo intermodale di Cornaredo	450'000.00
	Riorganizzazione e gestione della viabilità	200'000.00
	Sistema semaforico e informativo posteggi	300'000.00
	Adattamento dell'offerta dei servizi di trasporto pubblici	50'000.00
	Moderazione del traffico, percorsi ciclabili e pedonali	150'000.00
	Gestione dei posteggi pubblici	300'000.00
	Organizzazione territoriale	280'000.00
<b>Subtotale a)</b>		<b>1'730'000.00</b>

Nella stessa categoria possono essere elencate le seguenti richieste di credito:

GF 4	Stazione FFS di Lugano	60'000.00
GF 8	Nodo intermodale di Molinazzo	200'000.00
GF 9	Nodo intermodale Fornaci/Lugano Sud	200'000.00
GF 10	Nodo intermodale Pradone/Vezia	150'000.00
Studio approfondimento di idem	Posteggio filtro nodo San Siro/Viganello	80'000.00
	Complemento basi tecniche PRAL - aggiornamenti	100'000.00
<b>Subtotale b)</b>		<b>b) 790'000.00</b>
<b>Totale complessivo (misure fiancheggiatrici) (a+b)</b>		<b>2'520'000.00</b>

## 6.3 Crediti a favore della pianificazione

Si tratta delle seguenti richieste di credito:

GF 2	Circonvallazione Agno-Bioggio	
	• Procedura Piano Direttore (variante)	400'000.00
	• Studio viabilità	100'000.00
	• Aggiornamento credito (PG)	80'000.00
GF 5	Collegamento veloce tra Piazzale di Besso-Centro	50'000.00
GF 7	Collegamento veloce tra Trevano-Cornaredo	50'000.00
Studio approfondimento di	Galleria di Gandria	80'000.00
<b>Totale</b>		<b>760'000.00</b>

## 6.4 Credito a favore del coordinamento progetti

Studio approfondimento di	Credito a favore del coordinamento progetti	1'000'000.00
<b>Totale</b>		<b>1'000'000.00</b>

<b>TOTALE RICHIESTA DI CREDITO (6.1 ÷ 6.4)</b>	<b>18'570'000.00</b>
--	----------------------

## 6.5 Riepilogo

L'analisi evidenzia lo sforzo principale rivolto alla fase realizzativa e di avanzato approfondimento progettuale. Dei **18.570 mio fr** richiesti, **5.0 mio fr** sono destinati all'acquisto di terreni e **13.570 mio fr** sono destinati a mandati di progettazione così giustificati:

- crediti a favore della progettazione definitiva e esecutiva, per i quali si tratta essenzialmente di mandati in corso
- a favore delle misure fiancheggiatrici, per i quali crediti sarà necessaria l'assegnazione di nuovi mandati
- così come per i crediti a favore della pianificazione per i quali, ad eccezione del mandato in corso per la circonvallazione Agno-Bioggio, si tratta di procedere all'assegnazione di nuovi incarichi.

Nel rispetto dei gruppi funzionali GF, riportiamo la suddivisione dei mandati di progettazione come descritto sopra in una tabella di sintesi (per un totale di 13'570 mio fr):

GF	Mandati per il progetto definitivo	Mandati per le misure fiancheggiatrici	Mandati di pianificazione	Mandato di coordinamento del progetto	Totale
1	6.250	1.730			7.980
2			0.500		0.500
3	1.800				1.800
4		0.060			0.060
5			0.050		0.050
7			0.050		0.050
8		0.200			0.200
9		0.200			0.200
10		0.150			0.150
11	0.500				0.500
Altri studi		0.180	0.080	1.000	1.260
Aggiornamento 4233	0.740		0.080		0.820
<b>Totale</b>	<b>9'290</b>	<b>2.520</b>	<b>0.760</b>	<b>1.000</b>	<b>13'570</b>

## 7. OSSERVAZIONI DELLA COMMISSIONE

**7.1** Si richiamano le osservazioni espresse in 3 con la richiesta di indicare nel prossimo messaggio i costi delle singole opere per ogni gruppo funzionale GF e in 5 sulle intenzioni della Confederazione in merito al finanziamento delle opere stradali e di quelle ferroviarie.

**7.2** Conformemente ai messaggi e al rapporto del 1999 il credito quadro di 800 mio fr fa riferimento ai prezzi-base 1993 e il preventivo di spesa non è mai stato aggiornato per tenere conto del rincaro. La tematica dei **maggiori costi dovuti al rincaro** è stata già affrontata dalla Commissione nell'ambito dello stanziamento di crediti suppletivi e in particolare quella della scelta dell'indice dei costi di costruzione.

È già stato detto che l'indice zurighese adottato dei costi della costruzione di abitazioni non è adeguato per le opere di genio civile e men che meno per le opere in sotterraneo. In merito la Confederazione ha confermato di recente questa tesi e ha già messo in vigore il nuovo indice dei prezzi delle costruzioni di nuovi tronchi stradali, mentre allo studio figura quello per le opere in sotterraneo da applicare alla Nuova ferrovia transalpina NFTA.

Per quantificare l'entità possibile del rincaro indichiamo per i diversi metodi i risultati ottenibili fra loro assai divergenti:

- secondo l'indice dei costi di costruzione della città di Zurigo l'aumento nel periodo 1993-2000 (7 anni) risulta del 3 %
- secondo l'indice dei prezzi delle costruzioni di nuovi tronchi stradali per il Ticino nei due anni 1998-2000 (l'indice iniziale è dell'ottobre 1998) si ha un aumento del 14.6 %!

La Confederazione per quanto riguarda la NFTA ha valutato i maggiori costi dovuti al rincaro nel periodo 1991-2000 attorno al 13 %, ciò che corrisponde ad un rincaro annuo medio dell'1.5 % circa. I presunti costi finali in mio fr al 30.6.00 sono i seguenti, senza evidentemente tenere conto dell'aggiudicazione recente dei grandi lotti del San Gottardo:

	<b>Lötschberg</b>	<b>San Gottardo</b>	<b>Totale</b>
Costi base 1991	2'755	6'610	9'365
Maggiori costi dovuti al progetto	145	340	485
Maggiori costi dovuti al rincaro	320	860	1'220
Costi finali presumibili	3'260	7'810	11'070

La Commissione invita quindi il Consiglio di Stato a volersi chinare su questa problematica, in modo che nella prossima valutazione dei costi si possano ben indicare separatamente :

- i costi con la base di riferimento secondo la richiesta di credito (anno 1993)
- i maggiori costi dovuti alle modifiche di progetto
- i maggiori costi dovuti al rincaro ufficiale (a partire dal 1993).

La somma conseguente determina la previsione dei costi finali che sicuramente oltrepassano e non di poco gli 800 milioni finora indicati. L'anno 1993 diventa sempre più lontano, l'aggiornamento dei costi con il rincaro diventa sempre più necessario, a scampo di sorprese su realtà che sono note e che non devono essere nascoste.

**7.3** La Commissione ha preso nota della critica espressa dalla Città di Lugano con le preoccupazioni in merito ai **ritardi** che si accumulano per l'apertura dei cantieri. Un incontro chiarificatorio è avvenuto tra il Municipio, la Commissione dei trasporti CTRL e il direttore della pianificazione territoriale del Cantone nel quale si è preso conoscenza del fatto che i tempi procedurali per giungere all'inizio dei lavori risultano più lunghi del previsto e non vanno attribuiti a lungaggini burocratiche interne imputabili all'Amministrazione cantonale.

**7.4** La filosofia del PTL è quella del trasporto integrato con la necessaria sinergia fra mezzi pubblici e veicoli privati. La Confederazione su questo principio è irremovibile e gioco forza estendere la progettazione per i diversi vettori di trasporto con uguale priorità. I tecnici dell'amministrazione non hanno mancato nella loro opera di negoziazione e si ritiene che bisogna continuare con questo indirizzo.

**7.5** Per la Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (**FLP**) il riassetto della stessa solleva qualche perplessità nel risultato che si vuole raggiungere commisurato all'entità degli investimenti previsti. Un'analisi costi-benefici è stata allestita nel 1996. La Commissione chiede che, con il prossimo messaggio di richiesta di credito d'impegno, siano indicate maggiori informazioni con i dovuti aggiornamenti in merito all'esercizio di questa linea.

Di seguito l'evoluzione del trasporto del numero di viaggiatori (x 1'000) e dell'ammontare degli introiti per i viaggiatori, i bagagli e traffico merci (fr x 1'000) negli ultimi 10 anni:

	1990	91	92	93	94	95	96	97	98	99
<b>Viaggiatori (x1'000)</b>	1'763	1'740	1'661	1'594	1'525	1'385	1'357	1'468	1'643	1'357
<b>Introito fr (x 1'000)</b>	3'745	4'032	4'075	4'045	3'828	3'494	2'741	2'620	2'402	2'359
- <b>avvic.tariffale</b>	-622	-669	-674	-671	-613	-564				
+ <b>indennizzo CTM</b>								124	208	180
<b>Introito corretto</b>	3'123	3'363	3'401	3'374	3'215	2'930	2'741	2'744	2'610	2'539

Per l'anno 1999 il numero di viaggiatori trasportati è indicativo e ciò è dovuto alla difficoltà di calcolare lo stesso in seguito all'introduzione della comunità tariffale (abbonamento Arcobaleno).

L'evoluzione degli introiti corretti tiene conto delle modifiche legislative intervenute a livello federale (dal 1996 con la soppressione degli introiti di avvicinamento tariffale) e cantonale (dal 1997 con l'introduzione dell'indennizzo della Comunità tariffale).

A titolo informativo per la FLP nel 1999, su di un totale di proventi pari a 5.3 mio fr, l'indennizzo (Confederazione e Cantone) per i costi non coperti risulta a conto economico in fr 2'426'834.-.

**7.6** Pur considerando la complessità del PTL, che è una grande opera da realizzare in un contesto urbano, suddivisa in altrettante opere dalla tipologia assai diversa, ci si chiede se **oggi è ancora possibile realizzare grandi infrastrutture in tempi brevi** o almeno contenuti. Ricordiamo come il primo credito per finanziare i primi studi del PTL (6 mio fr) è stato stanziato dal Gran Consiglio nel 1990, oltre 10 anni fa.

La risposta in ogni modo è affermativa e ne riportiamo l'esempio della 5. fase costruttiva per realizzare l'ampliamento in corso dell'aeroporto internazionale di Kloten, che prevede un investimento complessivo di ben **2'268 mio fr** per il quale sono coinvolte anche le FFS. In seguito il programma degli eventi.

	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05
Approvazione Consiglio di Stato e Gran Consiglio												
Votazione cantonale 25.6.95 sul credito concesso		X										
Pianificazione e concorsi di architettura												
Progettazione												
Approvazione concessione quadro 5.2.97				X								
Decisione tribunale federale sulla approvazione concessione quadro del 24.6.98					X							
Procedura della domanda di costruzione												
Licenza di costruzione							X					
Svolgimento del cantiere e realizzazione delle opere												

Un approfondimento dei metodi di gestione di questo progetto (pubblico+privato) potrebbe magari riservare qualche insegnamento in favore dell'organizzazione interna per la conduzione del PTL, con l'auspicio di vedere presto la messa in cantiere delle opere primarie.



Con queste considerazioni la Commissione invita il Gran Consiglio ad approvare il rapporto in esame ed il relativo decreto legislativo.

Per la Commissione gestione e finanze:

Luigi Brenni, relatore

Bignasca (con riserva) - Bonoli - Carobbio Guscetti -

Croce - Etter - Ghisletta R. - Lepori Colombo -

Lombardi - Lotti - Maspoli F. (con riserva) -

Merlini - Poli (con riserva) - Sadis