

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5629 R	10 maggio 2005	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 1° marzo 2005 concernente lo stanziamento di un credito
di fr. 560'000.- per la ripresa e la completazione della progettazione e
delle procedure del Piano generale (PG) della circonvallazione di Agno e
Bioggio, opera prioritaria del Piano dei trasporti del Luganese,
nell'ambito del credito quadro di fr. 905'000'000.- concesso a favore
delle opere di prima fase del Piano dei trasporti del Luganese con
decreto legislativo del 12.03.2003**

CONSIDERAZIONI GENERALI

Il Basso Malcantone nel contesto del PTL

Il Messaggio in discussione rappresenta una delle diverse tappe del lungo lavoro che, passo dopo passo, è destinato a completare il Piano dei Trasporti del Luganese (PTL).

Si tratta di un'opera ciclopica per la quale le prime proposte, in particolare per la tratta Agno / Ponte-Tresa / Valico verso l'Italia, risalgono a trent'anni or sono. Molti progetti sono stati via via abbandonati o hanno subito modifiche importanti. Per finire il PTL si è concretizzato in un progetto generale molto articolato nonché studiato nei particolari, adottato dalla commissione dei trasporti del Luganese con risoluzione del 1994 in cui approvava la proposta di PTL fatta propria successivamente dal GC.

Esso è destinato a dare una armonica struttura viaria all'intera regione, inserendosi in un territorio intensamente costruito e abitato al fine di garantire gli accessi a Lugano con una circonvallazione che lo scarichi dall'intenso traffico, ma anche tenere conto dei collegamenti con tutti gli altri Comuni interessati favorendo il Park And Ride affinché il servizio pubblico possa funzionare. Sempre nel concetto generale il PTL considera la FLP il mezzo pubblico su ferro di penetrazione al polo cittadino favorendo anch'esso lo scambio tra traffico pubblico e privato con la realizzazione di P+R alle stazioni della FLP stessa, sulla cui tratta sono già stati fatti importanti lavori.

Non bisogna infatti dimenticare la configurazione del nostro territorio e le difficoltà di avere un servizio pubblico che assicuri corse frequenti nei Comuni di Valle. Ecco perché la presenza di parcheggi in vicinanza delle diverse stazioni della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa rappresentano la migliore garanzia di mobilità combinata tra pubblico e privato. Né va dimenticata la struttura aeroportuale di Agno per la quale si auspica un potenziamento allungando la pista al fine di permettere a questo importante punto di riferimento per il Ticino di ritornare ai fasti di qualche anno fa. C'è poi la galleria del Vedeggio. Quest'ultima oramai in fase di costruzione sarà in grado di completare lo scacchiere non solo lato Vedeggio-Malcantone, ma anche di risolvere i problemi dell'accesso dalla Valle del Cassavate e completare lo scacchiere della circonvallazione di Lugano sul lato nord-est. Resta poi da risolvere il tratto Agno-Magliaso-Casiano, e infine la Casiano-Ponte Tresa –

Valico del Madonnone. Questa fase finale del PTL lato sud-ovest che è pure in stato avanzato di progettazione, ha subito qualche rallentamento per le difficoltà legate a trovare una soluzione adeguata di collegamento tra Ponte Tresa Svizzera e Ponte Tresa Italia. Le lunghe discussioni hanno coinvolto le autorità svizzere e italiane, nonché gli abitanti della regione. Grazie anche all'interesse suscitato dai media, la cosa è diventata non più solo locale, ma ha coinvolto l'intero Cantone. Nel gennaio 2004 era stato costituito un gruppo tecnico nel quale hanno trovato posto tutte le parti interessate. A metà febbraio di quest'anno è stato presentato un rapporto sull'area transfrontaliera di Ponte Tresa. Il rapporto analizza il sistema dei trasporti internazionali con particolare riferimento all'area interessata, il movimento dei frontalieri, la situazione pianificatoria dei Comuni coinvolti, e formula le prime ipotesi di scenari del possibile sviluppo dell'organizzazione territoriale a livello residenziale, commerciale e turistico. Nelle conclusioni si prospettano ulteriori fasi di studio. In particolare l'elaborazione degli obiettivi e delle finalità del futuro sviluppo dell'area transfrontaliera, in modo da stabilire uno scenario politico-istituzionale di riferimento che dovrebbe essere deciso in stretta collaborazione con i Comuni interessati all'opera. Occorrerà anche uno studio socio-economico dell'area. In una fase ulteriore, prevista già per il dicembre 2005 si tratterà di approfondire ulteriori aspetti; il dettaglio degli scenari urbanistici, l'esame di fattibilità e la valutazione degli investimenti per ogni variante. Altro ancora si potrebbe dire di questa parte di PTL che peraltro non è oggetto del messaggio in discussione. Sono state dati alcuni dettagli, non solo perché particolarmente importanti coinvolgendo anche la vicina repubblica Italiana, ma soprattutto per dimostrare la complessità dei problemi che sono sorti e sorgeranno ancora prima di concludere il PTL, un'opera che sopra abbiamo definita ciclopica. La problematica del tratto estremo verso l'Italia rappresenta uno dei nodi cruciali della viabilità nel Basso Malcantone e in sostanza è legato a tutte le altre tratte. Ogni settore del PTL non può né deve essere considerato un settore stagno ma parte integrante e armonicamente da inserire nell'insieme della grande opera.

CRONISTORIA

All'intervento in oggetto, per il quale viene ora richiesto il credito di progettazione, è stata assegnata la priorità grado 1-2 cosa avvenuta nel dicembre del 1993.

Le altre tappe sono ben descritte nel messaggio n. 5629 nelle pagine 4 e 5. Non mette conto di ricopiarle. Semmai, pur rimandando alla completa cronistoria, val la pena fare alcune puntualizzazioni per meglio capire l'iter:

- | | |
|---------------|--|
| gennaio 1996 | il Consiglio di Stato assegna il mandato di progettazione di massima del Piano Generale (concorso di progettazione bandito nel 1995) |
| dicembre 1998 | vengono pubblicate le schede di Piano Direttore e viene interposto ricorso |
| marzo 1999 | vengono depositati i progetti del Piano Generale per osservazioni. La procedura risulta interrotta perché Muzzano propone tracciati alternativi; Lugano da parte sua chiede di tenere conto del prolungamento della pista dell'aeroporto. Il dipartimento del territorio e la Commissione dei trasporti del Luganese promuovono uno studio al fine di individuare il miglior tracciato e raccogliere un consenso più ampio nei Comuni toccati dai lavori. Il tracciato della circonvallazione viene modificato notevolmente per rapporto al progetto originale |

agosto 2004 l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) preavvisa favorevolmente la scheda di PD con il nuovo tracciato; ancora nel corso del medesimo mese di agosto, l'Ufficio federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), l'approva.

Ancora prima della fine del medesimo mese, il DT incontra i Comuni di Bioggio, Agno e Muzzano. I Comuni di Agno e di Bioggio manifestano il loro interesse affinché i lavori della circonvallazione non subiscano ritardi e inizino il più presto possibile. Muzzano è per contro su posizioni di scetticismo e opposizione. Il Dipartimento indica in quell'occasione, la tempistica, la problematica finanziaria a livello di Confederazione e la necessità, quale primo passo da compiere, di riprendere la procedura e la progettazione del Piano Generale interrotto nel 1999. Al fine di rielaborare il PG conformemente al PD, il Consiglio di Stato propone di continuare il mandato assegnato al Consorzio ICAB nel gennaio del 1996, che in sostanza è una prosecuzione del mandato a suo tempo dato e tuttora in corso, interrotto giocoforza a causa delle difficoltà procedurali citate. L'alternativa, volendo essere rigorosi al massimo, consisterebbe nel rescindere il contratto con i vecchi progettisti e indire un nuovo concorso per la prosecuzione del mandato. Il Consiglio di Stato, giudica opportuna la prosecuzione del mandato diretto già assegnato nel gennaio del 1996 sulla base di un pubblico bando. Gli elementi a favore di questa procedura si possono così riassumere:

- l'esistenza di un concorso pubblico (pubblicato nel 1995);
- la parità di trattamento rispetto al mandato di progettazione esecutiva della galleria Vedeggio-Cassarate, nonostante la situazione sia leggermente diversa;
- il rischio di incombere nell'illegalità qualora si rimettesse a concorso l'opera;
- il rispetto, tramite la soluzione scelta, del principio della ripartizione dei lavori, essendo il Consorzio ICAB composto da otto studi di progettazione e da quattro studi di consulenza.

L'ordine di grandezza del mandato è di circa fr. 800'000.- Il messaggio governativo domanda fr. 560'000.- La cosa si spiega con il fatto che fr. 300'000.- rientrano nel credito quadro sulla revisione del PD e non sono stati utilizzati, essi sono pertanto a disposizione in questa fase.

Queste informazioni erano state fornite dal Direttore del DT alla Commissione della Gestione in data 9.11.2004, quindi cinque mesi prima della presentazione del messaggio in oggetto.

Nelle pagine 4 e 5 del Messaggio Governativo, come già detto sopra, sono bene e dettagliatamente elencate le Procedure avvenute, con separazione di tutte le tappe di Procedura PD e di Procedura PG. Rimando pertanto per i dettagli al citato documento ufficiale, non senza dare qualche ulteriore spiegazione.

La prima fase del Piano dei trasporti del Luganese comprende due progetti: la Galleria Vedeggio-Cassarate e la Circonvallazione di Bioggio e Agno.

La Circonvallazione di Bioggio e Agno ha suscitato, come già accennato, grosse contrarietà, in particolare da parte del Comune di Muzzano. Il DT, in accordo con la CRTL, dopo valutazione del problema, ha ritenuto di fermare il PG allo stadio di "osservazioni" e ha promosso una "analisi multicriteria".

In questa fase ci sono stati incontri che hanno coinvolto:

- l'autorità cantonale
- la Commissione dei Trasporti del Luganese

- le autorità locali (Comuni)
- la regione Malcantone

Dopo questa analisi e vari passaggi intermedi sulla scheda di PD è stata scelta la Variante ALPHA 1.

Il Comune di Muzzano ha interposto ricorso giungendo, lo ripetiamo, fino al Tribunale federale . La massima istanza giudiziaria nazionale ha dichiarato il Ricorso irricevibile . La procedura è poi stata trasmessa all'Ufficio federale di sviluppo territoriale (ARE), che ha redatto un suo Rapporto. Infine il DATEC sulla base di detto Rapporto, ha concluso la fase pianificatoria approvandola, come già detto sopra.

A questo punto è prescritta la ripresa del PG con nuove possibilità di ricorso. Si valuta in due anni il tempo necessario. Poi la cosa dovrà essere sottoposta al Parlamento. Scopo di questo strumento è quello di conferire la base legale per la pubblica utilità e di riservare il terreno necessario per le opere da realizzare. Il PG, che deve essere coordinato con il PD, rappresenta nel contesto della pianificazione stradale, la fase della "pianificazione particolare di carattere operativo".

Si osserva che il progetto definitivo verrà pubblicato solo quando ci sarà il credito d'opera. Si rileva inoltre come fatto importante e di certo determinante per il risultato finale, la volontà del Cantone di lavorare con le autorità locali prima di decidere. In particolare per il problema aeroportuale e l'impatto ambientale.

I tempi necessari implicano non poche componenti. Infatti al di là delle scelte tecniche citate , non va dimenticata la questione finanziaria e meglio la necessità di scaglionare i crediti. Sono infatti già in atto interventi sul territorio e segnatamente la galleria Vedeggio-Cassarate per i cui lavori bisognerà riservare importanti somme di denaro.

Una ipotesi credibile fa affermare che la circonvallazione in oggetto potrà iniziare dopo la messa in funzione della galleria, prevista per la fine del 2010.

Il tracciato della nuova strada di circonvallazione Agno-Bioggio è ben visibile nelle planimetrie delle ultime due pagine del Messaggio governativo e meglio negli allegati A4 e A5. Anche le quattro rotonde coinvolte nella circonvallazione e destinate a garantire i necessari allacciamenti sono ben descritte nel documento del C.d.S. e non mette conto ripeterle in questo Rapporto. Si tratta in sostanza di rispettare gli obiettivi del PTL ottemperando la concessione federale per l'Aeroporto di Lugano-Agno, creando nel contempo le premesse per una riqualifica ambientale e urbanistica dei Comuni interessati. Per dare qualche informazione supplementare, va rilevato che il tracciato approvato con il PD della nuova strada di circonvallazione Agno-Bioggio, è diverso rispetto alla prima versione del PG, in particolare nel tratto Vallone d'Agno-Piodella per una lunghezza di meno della metà del tracciato originale (ca. 1,8 km contro i precedenti 4 Km). Nel nuovo tratto sono inseriti importanti manufatti di sopra e sottostruttura, quali l'attraversamento del fiume Vedeggio in sotterraneo, come pure in sotterraneo verrà messa la strada lungo il fronte della pista dell'aeroporto, nonché la rotonda di raccordo ad Agno che sarà a cielo aperto ma interrata. Nel tratto Piodella-Cinque Vie di Bioggio andranno fatti approfondimenti di carattere paesaggistico e ambientale, ma anche di urbanistica considerando i numerosi e determinanti dettagli relativi alla fase esecutiva. Val la pena anche ricordare che il tracciato nella sua parte a lago verrà realizzato in falda. I sottopassi sono previsti completamente sotto il livello della falda stessa. Queste informazioni la dicono lunga sulla complessità tecnica dell'opera.

Le richieste di credito, di cui già abbiamo parlato sono esposte in maniera esaustiva nella tabella del Messaggio Governativo a pagina 10. Dalla citata tabella, risulta chiaramente

che, come già detto, grazie al credito già concesso nel 2001 e non totalmente utilizzato, la somma necessaria per la progettazione si fissa in fr. 560'000.-

Si fa parimenti notare che il credito che è sottoposta al Parlamento è in sintonia con Le Linee Direttive 2004-2007, e segnatamente con l'aggiornamento del mese di dicembre 2004, obiettivo n. 7, schede 1 e 3.

CONCLUSIONI

Prima di concludere vorrei ringraziare l'avv. Vinicio Malfanti (capo divisione costruzioni) e l'ing. Attilio Gorla (capo progettista del PTL) per la disponibilità dimostratami e per le importanti informazioni fornitemi.

Con l'approvazione di questo messaggio si concluderà la fase pianificatoria che, alla fine dell'iter procedurale, assicurerà la pubblica utilità per la nuova strada di circonvallazione di Agno-Bioggio. Essa va ad aggiungersi come ulteriore importante tassello al Piano dei Trasporti del Luganese (PTL), avvicinandolo, passo dopo passo, alla sua conclusione.

* * * * *

La Commissione della gestione e delle finanze raccomanda al Parlamento di dare il consenso a questa importante richiesta di credito, approvando il decreto legislativo proposto dal Consiglio di Stato con il messaggio in esame.

Per la Commissione gestione e finanze:

Tullio Righinetti, relatore

Bacchetta-Cattori - Beltraminelli - Bignasca -

Bonoli - Carobbio Guscetti - Dell'Ambrogio -

Ferrari M. (con riserva) - Foletti - Ghisletta R. -

Lepori B. - Lepori Colombo - Lombardi -

Merlini - Robbiani - Soldati