Rapporto

numero	data	Dipartimento
5801 R	24 ottobre 2006	TERRITORIO

Concerne

della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 7 giugno 2006 concernente il credito di fr 3'850'000.- per l'acquisizione dei fondi a Caslano e a Ponte Tresa, per la realizzazione del P+R presso la stazione FLP di Caslano come previsto nel progetto di potenziamento della FLP, nonché per il proseguimento degli studi a Ponte Tresa, nell'ambito del credito quadro di fr. 905'000'000.00 concesso a favore delle opere di prima fase del Piano dei trasporti del Luganese con decreto legislativo del 12.03.2003

Il credito oggetto del messaggio N. 5801 rientra nell'ambito del credito quadro opere di prima fase del PTL (Piano dei trasporti del Luganese) votato nella misura di fr. 800 milioni in data 11 03 99 e completato con un supplemento di fr. 105 milioni in data 12.03.2003, per un totale quindi di fr. 905 milioni.

CRONISTORIA E PROGRAMMI DEL PTL

Senza la pretesa di essere esaustivo né sempre in perfetto ordine cronologico, cercando comunque di dare una idea chiara dei passi che il PTL sta facendo e farà verso la sua conclusione, peraltro ancora lontana nel tempo, cercherò di elencare le diverse tappe in fase di esecuzione, quelle oramai in programma e quelle che dovrebbero seguire. Eccole:

- È in fase di esecuzione la Galleria Vedeggio-Cassarate che si prevede venga terminata entro la fine del 2010.
- Questo Parlamento ha votato non molto tempo fa il credito per l'allestimento del Piano Generale della Circonvallazione di Agno-Bioggio (vedi Rapporto del sottoscritto approvato in data 10.05.05). Si prevede che tale piano sia pronto per la fine 2006 - inizio 2007. Con la modifica della LStr è stata unificata la procedura di PG (base pianificatoria) e il Pdef (autorizzazione a costruire). Pertanto non è più prevista la procedura di PG. Così è all'esame dei servizi giuridici del DT e della Direzione del DT la definizione da adottare nella fase transitoria della nuova LStr - vecchia LStr. Occorrerà pure avviare le procedure per ottenere i crediti da Berna e quindi è da prevedere la sua attuazione nella seconda parte della prossima legislatura.
- Sono oramai in fase molto avanzati i lavori della tappa che permetterà, entro la fine del 2007, alla FLP di introdurre il nuovo orario cadenzato di 15 minuti per corsa. Molto probabilmente, approvato il messaggio oggi in discussione, si potrà pure terminare, entro la fine del prossimo anno, la costruzione del P&R di Caslano, indispensabile per dare attrattività al trenino. Tuttavia da informazioni pervenutemi solo in questi giorni, sono venuto a sapere che il posteggio a cielo aperto programmato dal PTL, non

1.0064

corrisponderebbe alla Pianificazione del Comune di Caslano che invece lo prevede interrato, unitamente alla Stazione LPT, che secondo il PTL sarebbe in seminterrato. Il Comune di Caslano mi ha fatto avere un documento datato ottobre 2006 che contesta le soluzioni cantonali segnatamente per quanto concerne il P&R previsto in superficie mentre il PR di Caslano lo vorrebbe sotto terra, viene pure contestato l'incrocio a T alla Stazione di Caslano, mentre il PR del Comune prevede una rotonda, ritenuta decisamente più funzionale in un nodo difficile e con un numero enorme di passaggi in tutte le direzioni. La Commissione della Gestione dopo discussione, ha deciso di non bloccare il messaggio e con esso il relativo credito. I lavori commissionali e la redazione di questo Rapporto sono oramai terminati. Un ripensamento infatti comporterebbe nuove consultazioni, discussioni e decisioni, con il sicuro effetto di fare slittare la progettazione e la realizzazione di tutta una serie di soluzioni. Segnatamente quelle prospettate a breve termine e in particolare i P&R di Caslano e Magliaso, indispensabili da subito per fare beneficiare l'utenza del nuovo orario cadenzato della FLP. Nel documento di Caslano sopra citato si afferma senza mezzi termini che preminente dovrebbe essere il PR del Comune al quale la pianificazione del PTL sarebbe tenuta ad adeguarsi, e non il contrario. La Commissione non intende entrare nel merito giuridico di questa affermazione né tantomeno sindacare. Pertanto ha deciso di non entrare nel merito. Si tratta indubbiamente di rivendicazioni legittime ma purtroppo tardive e soprattutto penalizzanti per l'intera Regione e in definitiva anche per Caslano. Allontanerebbero, come già detto, miglioramenti non indifferenti ed indispensabili per la fluidità del traffico e l'uso del mezzo pubblico. A questo punto la richiesta di Caslano viene girata al Consiglio di Stato e meglio al direttore del DT on. Borradori affinché, nel limite del possibile, esamini il problema, in collaborazione con il Comune interessato, ma indipendentemente dall'iter del presente messaggio. Il P&R a cielo aperto ha un costo contenuto se non si considera il prezzo del terreno che non va perso con il tempo, anzi. Così questo posteggio di 75 posti auto che verrà realizzato già il prossimo anno sarà di grande utilità per tutti. Il P&R interrato potrà essere realizzato più avanti, al momento in cui si darà mano alla costruzione in semi-terrato della prevista Stazione FLP. La cosa diventerà di grande attualità quando, come si può presumere, fra un po' di anni, dovesse risultare necessario aver un numero maggiore di posteggi. In questa direzione la Commissione della Gestione suggerisce al Municipio di Caslano di continuare le trattative con il Cantone guardando al futuro.

- Per Magliaso i lavori per il P&R (di fianco all'attuale stazione FLT) dovrebbero incominciare già nel 2007.
- Nel frattempo inizieranno le procedure di consolidamento per la realizzazione della Stazione FFS di Lugano, essa comprenderà :
  - fine 2006 messaggi ai legislativi: Comune di Lugano e Gran Consiglio con le richieste di credito per la progettazione definitiva. In questo settore risultano coinvolti: FFS, Città di Lugano e Canton Ticino;
  - già è stata sottoscritta, a fine di agosto 2006, l'accordo-convenzione che ha confermato all'unanimità il progetto di massima;
  - parallelamente le FFS inizieranno nel 2007 la costruzione del 4° marciapiede e il sottopasso di via Basilea, il credito è stato votato dal GC non molto tempo fa;
  - nel 2009 si darà mano al progetto e alla sistemazione della funicolare della Stazione. Esiste infatti la necessità di modificare i livelli soprattutto di arrivo. Oggi non è agibile facilmente, soprattutto per i disabili. Verranno inoltre migliorati i collegamenti pedonali tra la città e la Stazione, oggi non certo dei migliori.

- Nel 2007 sarà allestito il progetto esecutivo della Stazione FFS, secondo la Legge sulle Ferrovie, con l'obiettivo di ottenere licenza edilizia definitiva. Sono previsti due anni di lavori per giungere a questo punto (fine 2009). I lavori veri e propri per la realizzazionedella nuova stazione non inizieranno prima del 2011.
- Con questi interventi occorrerà modificare la viabilità del Polo luganese, che interessa 15 comuni. In merito è allo studio il Piano della Viabilità del Polo stesso che, tra l'altro, racchiude le misure fiancheggiatrici, ed il potenziamento del trasporto pubblico regionale e urbano.
- Con l'attuazione della Galleria Vedeggio-Cassarate sarà realizzato il nodo intermodale di Cornaredo con P&R della capienza di 1'200. posti auto.
- Per gli interventi nell'area di Ponte Tresa si procederà, a dipendenza delle soluzioni che scaturiranno nell'approfondimento degli studi il cui credito è pure oggetto di questo messaggio. Su paricolare problema ritorneremo più avanti con qualche informazione supplementare.
- Si sta pure portando avanti il collegamento sotterraneo tramite navetta tra il nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo (zona Crespera) e il centro della Città di Lugano, arrivo previsto nella attuale Piazza UBS. Al di là delle altre proposte contenute nel messaggio la Commissione evidenzia come per risolvere il problema del traffico nel Basso Malcantone sia assolutamente necessario trovare nuove forme di collegamento di trasporto pubblico che dal terminale verso l'Italia portino a Lugano passando attraverso il Basso Vedeggio. In quest'ottica ben si inserisce la prospettata Navetta Ponte-Tresa-Molinazzo-Lugano-Centro. Essa risulta perfettamente consona con la nuova politica federale per gli agglomerati nell'ambito dei trasporti urbani e suburbani. Nel contempo valorizza la funzione della FLP. Questa nuova Navetta, il cui studio preliminare è stato finanziato in parti uguali dal Cantone e dalla Città di Lugano, renderà ancora più efficaci e realmente interessanti le opere pubbliche previste dal PTL. La Commissione della gestione prendendo atto di questa opzione e apprezzandone gli scopi. Invita il Consiglio di Stato ad insistere con le autorità federali affinché la realizzazione della Navetta sia accelerata, a maggior ragione visto che le difficoltà a Ponte-Tresa non potranno trovare uno sbocco positivo in tempi brevi.
  Dal nodo intermodale della Crespera ci saranno inoltre collegamenti con l'autostrada . La cosa è nelle mani del CdS che dovrà esaminare, approvare ed avviare le procedure all'attenzione del Gran Consiglio. Sarà parimenti indispensabile procedere ad un aggiornamento del Piano Direttore cantonale.

Questa cronistoria è destinata a dare un'idea, peraltro come già detto, non dettagliata né tantomeno esaustiva, della dimensione del PTL, un grande puzzle i cui tasselli si stanno inserendo gradatamente per completare la grande opera. Essendo interdipendenti, devono procedere secondo un preciso disegno di fondo che porterà alla conclusione organica e definitiva. Ripeto, perché la questione è della massima importanza e in Ticino desta perplessità circa i tempi di esecuzione, i lavori sono condizionati dai sussidi federali, ma anche, in seconda battuta, dalle disponibilità e dalle scelte cantonali nell'ambito degli investimenti. Berna ha un suo programma di liberazione dei crediti che prevede quasi sempre, prima di darne uno nuovo, ancorché già concordato, di avere esaurito il precedente. Critiche verso la Confederazione sono state espresse anche recentemente in Gran Consiglio nell'ambito del corposo credito quadro federale del quale purtroppo il Ticino, secondo gli interventi di alcuni deputati del nostro Parlamento, riceverebbe solo le briciole. Sono state avanzate legittime critiche per i ritardi, e in particolare per la circonvallazione di Agno- Bioggio. Il collega Bill Arigoni, che in questo settore gode di tutta la mia solidarietà, ha presentato diverse interrogazioni. Mi sono consultato con il

Dipartimento e ho in sostanza avuto le spiegazioni del caso, che nel frattempo sono arrivate anche all'interrogante e a tutti i membri del Parlamento. In sostanza il C.d.S. conclude affermando che " i tempi dettati da fasi progettuali e ricerca del consenso, fasi di progettazione e ricorsuali sono difficilmente valutabili. L'inizio dei lavori è di principio previsto nella seconda parte della prossima legislatura, a condizione di potere dotare l'opera di sufficienti mezzi finanziari nel quadriennio 2008-2011. Il problema dei crediti, da me spiegato in questo rapporto, è sempre determinante al di là ancora delle fasi di progettazione esproprio e voto parlamentare.

IL MESSAGGIO GOVERNATIVO IN GENERALE

Rientra nell'ambito del credito quadro di 905. milioni di franchi articolato come ben descritto nella tabella a pagina 2. I messaggi già trattati dal Parlamento, tra cui l'ultimo che concerneva il credito per la progettazione della circonvallazione di Agno-Bioggio, e quello successivo per l'ampliamento del sottopasso della Stazione FFS di Lugano, approvati rispettivamente il 1 3 05 e il 13 12 05, contengono in maniera esaustiva i concetti e i contenuti delle tappe interessate.
La scheda di PTL n. 12.23.1 " Piano speciale per il Basso Malcantone" contempla il potenziamento della Ferrovia Lugano Ponte Tresa, tratto Magliaso-Ponte Tresa. Si tratta di un elemento essenziale per il miglioramento del trasporto pubblico dell'agglomerato. Si inserisce, con l'integrazione dei vari sistemi di trasporti, nel disegno finale del PTL. L'obiettivo consiste nel favorire l'interscambio tra trasporti privati e pubblici, sia su gomma che su ferro, nel dichiarato intento di favorire l'attrattività del mezzo pubblico. Per le Autorità federali i lavori sulla ferrovia LPT rappresentano una misura fiancheggiatrice di importanza determinante, non sempre capita in Ticino. È in gioco in particolare la penetrazione verso Lugano, nonché la mobilità sulla rete stradale, segnatamente durante le ore di punta, che esige soluzioni diverse da quelle attuali, pena un disturbo foriero di una cattiva qualità di vita nonché di un intenso inquinamento, senza dimenticare gli effetti negativi sull'economia regionale.

FLP POTENZIAMENTO TRATTA MAGLIASO PONTE TRESA

Nel 1993 il C.d.S. ha fissato le zone di pianificazione a salvaguardia della pianificazione del progetto sui territori di Ponte Tresa, Caslano, Pura e Magliaro. Un'operazione certamente indispensabile ma che non può durare all'infinito. Essa infatti blocca beni privati importanti. Sarebbe opportuno che, quando i progetti saranno stabiliti definitivamente, si proceda alle espropriazioni rispettivamente alle liberazioni, e questo a salvaguardia dei diritti dei cittadini e della proprietà privata. Il messaggio governativo fa la cronistoria delle diverse procedure che hanno interessato notifiche di pretese, opposizioni e richieste di modificazione dei piani. Sono state trattate in diverse udienze di conciliazione negli anni 1997 e 1998.
Nel luglio del 2000 il Dipartimento del Territorio ha comunicato all'UFT una variante dei piani e conseguente modifica delle espropriazioni del Capolinea FFT a Ponte Tresa. Si tratta di un ridimensionamento con riduzione del numero dei binari e lo spostamento all'esterno del capolinea stradale, prima previsto interrato. Il primo progetto, definito da qualcuno "galattico", è molto bello sulla carta, ma decisamente eccessivo, anche per i costi.

A questo punto sono stati introdotti 2 ricorsi a Caslano e 1 a Ponte Tresa. I primi due respinti, mentre il terzo, quello di Ponte Tresa, è stato sospeso in seguito alle forti opposizioni per la prospettata demolizione del ponte-viadotto, da parte di cittadini di Ponte Tresa e dintorni, ma anche e soprattutto da parte del Comune di Lavena-Ponte Tresa Italia. Il Municipio del Comune italiano aveva organizzato incontri incrociati, molto frequentati e ampiamente riportati dai media svizzeri e italiani. La giunta del Comune varesino, ha recentemente mutato colore in seguito alle elezioni della scorsa primavera. Malgrado il cambiamento, anche partitico, il nuovo sindaco ha già dichiarato in un articolo apparso su un quotidiano di Lugano nello scorso mese di giugno che, e cito: "La salvaguardia del vecchio ponte rappresenta per i miei cittadini un tema molto importante". Pur disponibile ad ascoltare tutte le proposte, egli afferma che al momento mancano alternative serie. E ancora ha aggiunto il nuovo Sindaco di Lavena-Ponte-Tresa: "la volontà di conservare l'attuale valico espressa dalla precedente amministrazione nasceva proprio anche dall'assenza di alternative concrete e da un progetto, quello del Madonnone, in stallo da anni." Questo a conferma che la volontà da parte italiana di non rinunciare allo storico collegamento, non dipende né dalla destra nè dalla sinistra politica del paese, ma dalla convinzione della popolazione di non volere e potere rinunciare al legame diretto tra le due località interdipendenti da sempre, separate solo dal fiume Tresa. La soluzione prospettata prevedeva al posto del ponte-viadotto, due "passerelle", una subito a valle dell'uscita dell'emissario dal golfo e una un po' più in giù. Una scelta per la verità molto riduttiva e vista con diffidenza fin dalla sua prima presentazione.
La diatriba si è articolata con la critica da parte svizzera al fatto che in Italia il proseguimento del PTL risultava non sufficientemente programmato e pianificato, e da parte italiana con l'affermazione che la Svizzera stava imponendo una sua soluzione unilaterale del problema, non considerando a sufficienza i rapporti transfrontalieri. Così, su proposta del Direttore del DT on. Marco Borradori, si arrivò alla nomina di una commissione italo-svizzera per lo studio di una soluzione generale strutturata che tenesse conto degli interessi reciproci e che pianificasse l'intera zona a cavallo del fiume Tresa, coinvolgendo tutte le parti con uno studio urbanistico transfrontaliero.
La commissione ha rassegnato un corposo" Rapporto preliminare" nell'ottobre 2004 che non riporto né tratterò in questa sede, ma che ho a disposizione. Tuttavia unisco (allegato 1) la planimetria generale con le diverse soluzioni proposte. Sta di fatto che le opinioni sembra stiano evolvendo e avvicinandosi. Da parte svizzera, soprattutto a livello di popolazione, si vorrebbe mantenere il ponte-viadotto come zona di svago e turistica del paese. La struttura, che potrebbe non più essere soggetta al passaggio di oltre trentamila veicoli al giorno, non porrebbe più problemi di stabilità e durata nel tempo. Si collegherebbe naturalmente con la magnifica passeggiata realizzata dal Comune italiano che, sempre a lago, va oltre la Dogana fino a Lavena, già oggi molto frequentata anche dagli abitanti di Ponte Tresa Svizzera. Non va sottovalutato il fatto che si tratta di circa 5000 m2 di superficie pregiata a lago che rappresenterebbe un toccasana per il più piccolo comune svizzero per superficie. L'Italia a sua volta sarebbe soddisfatta di mantenere il collegamento storico il quale, privato dal citato passaggio e dalla sosta di automobili e camion, potrebbe essere utilizzato dalla popolazione locale nel normale scambio transfrontaliero locale e regionale, nonché rappresentare una attrazione turistica. La struttura pedonale potrà beneficiare dei futuri posteggi previsti sia in Svizzera che in Italia e che avranno anche lo scopo P&R.
Per quanto concerne il problema finanziario, basti pensare che questa soluzione, di semplice attuazione, eviterebbe le enormi spese di demolizione ed eliminazione del ponte-viadotto, le varie espropriazioni e pure si sostituirebbe egregiamente alla costruzione delle due costose passerelle previste per collegare i due Comuni di frontiera.

Sarebbe la quadratura del cerchio, come il relatore del presente Rapporto, che ribadisce la sua opposizione alla demolizione del manufatto, ha più volte affermato difendendo, e non solo a titolo personale, una soluzione realistica, meno costosa, e capace di trovare maggiori consensi. Tuttavia la cosa è ancora all'esame e se ne parlerà quando il citato Rapporto di pianificazione transfrontaliera dell'intera zona, ora solo preliminare, diventerà defintivo, cosa in avanzata esecuzione.

STATO DI ATTUAZIONE DELLE MISURE NEL BASSO MALCANTONE

Nel corso del 2007 saranno conclusi i lavori per il raddoppio della linea FLP a Magliaso, Serocca d'Agno, Bioggio e Cappella d'Agnuzzo. A quel momento entrerà in vigore il nuovo orario cadenzato di 15 minuti tra le due località terminali di Lugano e Ponte Tresa. Gli ulteriori obiettivi di ricupero ambientale seguiranno gradatamente.
Nel mese di settembre del 2002 Cantone e Confederazione hanno confermato l'impegno per la realizzazione del Piano speciale del Basso Malcantone mettendo in opera gli interventi di prima tappa, mentre per gli interventi transfrontalieri (vedi capitolo precedente) considerando le trattative con la parte italiana, tutt'altro che concluse, richiedono tempo, la realizzazione avverrà gradualmente.
Potranno percontro essere realizzati in tempi contenuti i P&R di Caslano e Magliaso, che sono indispensabili per fare beneficiare la popolazione dei nuovi vantaggi dell'orario cadenzato della FLP.
A Caslano, oltre alla messa in semi-terrato della stazione, verranno così creati 75 nuovi posteggi riservati agli utenti della ferrovia LPT. Il credito richiesto per quest'opera è di fr. 750'000.- In allegato (2) la planimetria del nuovo P+R di Caslano. Le perplessità del Municipio di Caslano sono stare dette prima, e visto a che punto si trovano i lavori non possono bloccare l'approvazione di questo messaggio.
Per gli approfondimenti sui futuri interventi a Ponte Tresa vengono richiesti fr. 300'000.- La Commissione della gestione e delle finanze chiede formalmente che questa somma venga utilizzata per progettazioni realistiche e che resistano alle critiche, portando a concrete realizzazioni. In particolare viene espressa la convinzione che la Navetta di cui si parla in questo Rapporto e che porterà gli utenti nel cuore della città di Lugano collegando di fatto Ponte Tresa e il centro del Polo regionale, venga privilegiata proprio utilizzando anche questo credito. Queste cifre si trovano nella tabella del messaggio governativo a pagina 8. Aggiunti ai 2'700'000. franchi per acquisto fondi a Ponte Tresa e Caslano nonché all'Iva e a fr. 20'000. di imprevisti (per la verità sembrano pochi) danno la cifra globale di fr. 3'850'000.
È questa la richiesta di credito del messaggio in discussione che la Commissione della gestione e delle finanze raccomanda al Gran Consiglio di approvare, non dimenticando di tenere in considerazione i diversi suggerimenti.

Per la Commissione gestione e finanze:

Tullio Righinetti, relatore
Arn - Bacchetta-Cattori - Beltraminelli -
Bignasca - Carobbio Guscetti (per le conclusioni) -
Croce - Dell'Ambrogio - Ferrari M. -
Ghisletta R. (per le conclusioni) - Lepori Colombo -
Lombardi - Merlini - Robbiani