

Rapporto

| numero | data | Dipartimento |
|---------------|------------------|--------------|
| 6054 R | 9 settembre 2008 | TERRITORIO |
| Concerne | | |

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 8 aprile 2008 concernente:**

- 1. il credito di fr. 2'830'000.- per la progettazione della Circonvallazione Agno-Bioggio (progetto stradale), opera prioritaria del Piano dei trasporti del Luganese (PTL), nell'ambito del credito quadro di fr. 905'000'000.- concesso a favore delle opere di prima fase del PTL con decreto legislativo 12.03.2003;**
- 2. il credito di fr. 2'200.000.- per gli altri gruppi funzionali del PTL nell'ambito del credito quadro di fr. 905'000'000.- concesso a favore delle opere di prima fase del PTL con decreto legislativo del 12.03.2003**

IL PIANO DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (PTL)

Il Piano dei Trasporti del Luganese (PTL) è un grande progetto che ha come scopo di dare una struttura organica a tutti i trasporti del Luganese (stradali, ma anche di altro tipo, e in particolare ferroviario), armonizzandoli tra di loro e con le Regioni con cui il Luganese confina, sia svizzere, Piano dei Trasporti del Sopraceneri (Bellinzonese e Locarnese) e del Mendrisiotto, ma pure, questione importantissima, con le Regioni transfrontaliere italiane, verso le quali deve trovare il suo sbocco naturale e la sua logica continuazione.

In fondo il PTL è nato ben prima di assumere questo nome. Infatti già negli anni cinquanta sono stati allestiti progetti puntuali per fare fronte all'aumento esponenziale dei veicoli in circolazione sul territorio e segnatamente per cercare di regolamentare, con nuove strade e bretelle, il flusso dei frontalieri in continuo aumento, come pure dei turisti, senza dimenticare la qualità di vita degli abitanti e le loro mutate abitudini, in particolare i loro spostamenti per recarsi al lavoro verso le città e le zone artigianali e industriali in continuo sviluppo. Si tratta di concretizzare nuovi collegamenti in grado di assicurare un traffico fluido, pena intasamenti e blocchi di intere zone. Significative e determinanti per il Luganese sono le comunicazioni con il Varesotto da una parte e la zona di Porlezza dall'altra, mentre le direttrici principali verso Como e Milano, rispettivamente verso il Sopraceneri, sono state risolte con l'autostrada. Il PTL è comunque lungi dall'essere concluso. Esso inoltre ha subito, e verosimilmente subirà ancora, cambiamenti o adattamenti anche importanti. Basti pensare al Basso Malcantone e al collegamento con Ponte Tresa e poi con l'Italia. Le modifiche strutturali non sono finite. Intanto alcuni progetti, e segnatamente quello della Stazione della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa a Ponte Tresa è stata notevolmente ridimensionata, Il Viadotto e il Ponte sulla Tresa che sembrava avesse i giorni contati, è sempre lì al suo posto, anzi ha subito di recente interventi di manutenzione di non poca importanza, la sua funzione in futuro, ancorchè probabilmente diversa da quella attuale, sta sempre più assumendo forme interessanti in previsione di

una mobilità solo pedonale o magari mista, comunque diversa da quella attuale, e pure da quella prevista finora nei piani cantonali e federali. Restano da risolvere le divergenze con le autorità italiane, ma anche con non pochi abitanti della riva svizzera, che si sono opposti alla eliminazione del collegamento diretto tra le due località dirimpettaie sul fiume Tresa e che chiedono soluzioni diverse per il prospettato valico doganale del Madonnone. La cosa comunque va vista a lungo termine, quando il PTL approderà sulle rive della Tresa, pronto a fare il salto oltre confine. La speciale Commissione italo-svizzera costituita oramai diversi anni or sono e incaricata di trovare una soluzione transfrontaliera globale, ha rassegnato un suo corposo rapporto ma nulla è ancora stato deciso. Senza dimenticare l'annoso problema della circonvallazione di Magliaso e di Caslano che ha fatto parlare e scrivere molto anche in termini di ricorsi promossi da singoli e da Comuni del Basso Malcantone. Su questo argomento all'inizio di agosto di quest'anno i giornali hanno titolato: "Circonvallazione a una svolta. Comuni, Regione, Commissione dei Trasporti e Dipartimento del territorio si sono incontrati con l'obiettivo di approfondire sia la variante B2, sia la proposta di galleria unica tra Magliaso e la Valle della Tresa." Il 24 luglio u.s. i rappresentanti dei Comuni interessati (Agnò, Magliaso, Caslano, Neggio, Pura, Ponte Tresa, Croglio e Monteggio) e della Regione Malcantone, hanno partecipato ad una riunione con la Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese e del Dipartimento del Territorio. In quell'occasione è stato deciso di approfondire non solo la cosiddetta variante B2, il progetto strutturato su tre gallerie (Agnò Vallone-Magliaso, Magliasina-Colombera di Caslano, Ponte Tresa Hotel Tresa Bay-Confine Valle della Tresa Madonnone), ma nel contempo anche la proposta di una galleria unica che colleghi Magliaso al Madonnone sulla Tresa, dotata comunque di una entrata-uscita in zona Magliasina, indispensabile per servire i comuni confinanti e per garantire l'accesso al Malcantone. Essa rispecchia in parte la nota variante denominata C2. Questa soluzione avrebbe l'indubbio vantaggio di evitare l'interramento della FLP tra Caslano e Ponte Tresa assicurando un risparmio economico notevole da utilizzare per la nuova soluzione stradale totalmente sotterranea. Abbiamo riferito questa fattispecie, che al momento ha poco a che fare con l'oggetto in discussione, la circonvallazione Bioggio-Agnò, per rilevare che il PTL come è sulla carta non può essere considerato definitivo. Esso subisce giustamente modifiche e correzioni ogni qualvolta si va puntualmente su una determinata tratta del percorso. In questo breve capitolo introduttivo non vogliamo trascurare il problema importantissimo del proseguo del PTL verso l'Italia. Si è soliti richiamare enunciazioni di intenti italo-svizzere, più declamatorie che veri e propri accordi internazionali. Di concreto c'è poco, e le cose oltre confine sono tutt'altro che chiare e definite. Questo dovrebbe preoccupare le autorità Cantionali e Federali anche se i tempi per arrivare al Madonnone sono ancora lunghi.

NUOVA POLITICA DELLA CONFEDERAZIONE IN MATERIA DI SOSTEGNO AL TRAFFICO NEGLI AGGLOMERATI

Nel 2001 il Consiglio federale ha varato la politica degli agglomerati. Nel 2006 il Parlamento ha approvato la Legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato (LFIT) e la costituzione dell'omonimo Fondo. Esso può disporre di 6 miliardi di franchi e ha una validità di venti anni. L'ingente somma è destinata ai contributi per investimenti volti a migliorare i trasporti pubblici e privati nelle città e negli agglomerati. La Confederazione non è più disposta a sussidiare le opere singole, a titolo di esempio aveva concesso al Ticino 200 milioni di franchi per la Galleria del Vedeggio, ma solo realizzazioni che rientrano in un concetto più ampio sulla base di tre componenti: mobilità, territorio, ambiente. Dei 6 miliardi franchi citati prima, 2,5 sono già stati assegnati. Ne restano 3,5 per una parte dei quali il Canton Ticino ha richiesto la sua parte segnatamente

per il Luganese e per il Mendrisiotto. Le cifre, non ancora note, dovrebbero essere definite entro il 31 dicembre 2008.

A partire dal 2011 la Confederazione sosterrà, nel rispetto della nuova legge, le opere per la rete dei trasporti fino ad un massimo del 50% del loro costo realizzativo. L'importo viene determinato sulla base del rapporto costo/beneficio delle misure previste. Un concetto che non è ben definito e sul quale si attendono chiarimenti.

I contributi tuttavia, come già accennato sopra, non verranno erogati per singoli progetti, ma concessi a cosiddetti programmi d'agglomerato trasporti e insediamento. Il programma d'agglomerato (PA), di cui parleremo in dettaglio più avanti, è definito quale strumento che permette di coordinare le tematiche multidisciplinari all'interno di un agglomerato. Esso va allestito secondo le indicazioni fornite dalla Confederazione e deve soddisfare una serie di requisiti di base e di criteri di efficacia.

L'impostazione definita dalla Confederazione per i PA è analoga alla politica perseguita nel nostro Cantone mediante l'elaborazione dei Piani regionali dei trasporti, per la quale decisiva è stata l'istituzione delle Commissioni regionali dei trasporti quale organo politico posto ad un livello intermedio tra il Cantone e i Comuni.

Se finora è stato possibile concordare una partecipazione finanziaria della Confederazione per la galleria Vedeggio-Cassarate, per la quale come già detto Berna ha concesso 200 milioni di franchi, e per il potenziamento della Ferrovia Lugano - Ponte Tresa, il Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato apre nuove prospettive per il finanziamento del PTL. Il numero di milioni che verranno assegnati al Ticino non è ancora noto.

Grazie al nuovo Fondo tuttavia, misure fino ad ora non sussidiabili dalla Confederazione, potrebbero godere del suo sostegno. Si tratta ad esempio della realizzazione di percorsi ciclabili o pedonali, della costruzione di posteggi di tipo P+R o della realizzazione della rete tram del Luganese, sulla quale torneremo pure più avanti.

Allo scopo di trarre il massimo beneficio da questa situazione, d'intesa con la Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese (CRTL), il Dipartimento del territorio (DT), ha allestito il Programma d'agglomerato del Luganese (PAL). Esso è stato approvato dapprima dalla CRTL (Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese) e successivamente dal Consiglio di Stato ed è stato sottoposto a fine 2007 alla Confederazione per esame, questo era il termine fissato da Berna per inoltrare le richieste e la documentazione necessaria.

Il PAL rappresenta un aggiornamento di quanto postulato dal PTL e consolidato nel Piano Direttore Cantonale. Esso riprende quindi i concetti, gli obiettivi e la strategia del PTL e ne integra i suoi interventi previsti fino al 2020 suddividendoli in 42 misure o gruppi di misure.

IL PIANO DELL'AGGLOMERATO DEL LUGANESE (PAL)

Il Rapporto finale, datato dicembre 2007, è contenuto in un corposo volume di oltre 200 pagine, con il sottotitolo: "Trasporti e Insediamenti".

Nella "Presentazione a cura della CRTL", viene messo l'accento sul fatto che il benessere e lo sviluppo di una Regione, non possono prescindere da una offerta di mobilità performante ed efficiente. La mobilità tuttavia può anche portare a conseguenze negative quali l'uso eccessivo del suolo pubblico, l'inquinamento, la congestione e non da ultimo la sicurezza.

L'agglomerato di Lugano contava nel 2005, 126 mila abitanti, il 38,9% dei quali, pari a 49'000. persone, risiedevano nel centro cittadino. Attualmente l'agglomerato luganese occupa il nono posto nella gerarchia degli agglomerati svizzeri. È, senza ombra di dubbio, il motore economico del Canton Ticino, ospita il 44,3% dei posti di lavoro, contribuisce con

una quota vicino al 50% alla creazione di valore aggiunto nel Cantone. Nel periodo 1985-2005 le aziende dell'agglomerato luganese hanno assicurato più del 90% dell'aumento dei posti di lavoro del Cantone. Le previsioni per il futuro confermano queste tendenze. Dal profilo della gestione del territorio, lo sviluppo avviene nelle valli del Cassarate e del Vedeggio che corrono parallele. Dopo l'apertura dell'autostrada va rilevato che lo sviluppo è stato molto più forte nella Valle del Vedeggio con l'insediamento di servizi e di imprese. Si sono così moltiplicate le interazioni tra le aziende del Basso e Medio Vedeggio e la Città di Lugano con l'inevitabile aumento dei flussi pendolari. Né va dimenticato lo sviluppo del Pian Scairolo e pure della Valle della Tresa.

È indispensabile fare scelte strategiche per sopperire alle limitazioni della mobilità. Scelte che non potranno prescindere da un nuovo rapporto tra traffico privato su strada, e traffico pubblico su rotaia e su gomma.

Detto questo a titolo di introduzione rimandiamo al già citato "Programma d'agglomerato del Luganese - Trasporti e Insediamenti", nonché al documento "Lo sviluppo della Regione urbana del Luganese nell'era della globalizzazione e della metropolizzazione" 2008 a cura di Angelo Rossi, al quale rimandiamo per eventuale approfondimento, limitandoci a citare una significativa frase del prof. Rossi che citiamo: *"Nel corso dei prossimi quindici anni, le tendenze alla concentrazione dello sviluppo economico nella regione urbana di Lugano non muteranno. All'interno del Cantone questa regione continuerà quindi a crescere di importanza. Al suo interno, la specializzazione economica dei diversi comprensori non cambierà. Di conseguenza bisognerà attendersi un ulteriore forte aumento dei flussi di traffico e di comunicazione tra Lugano, il Piano Scairolo e la Valle del Vedeggio. Le difficoltà di accesso a Lugano come al Piano Scairolo, si acuiranno, mentre si intensificheranno i flussi di traffico nella Valle del Vedeggio e in direzione dei posti di frontiera con l'Italia. Le misure di contenimento dei costi sociali della mobilità diventeranno quindi di assoluta priorità"* - fine della citazione - Senza dimenticare la scheda 12.23 del Piano dei Trasporti del Luganese, aggiornamento del Piano Direttore cantonale del maggio 2008.

In questi documenti e segnatamente nel Piano d'agglomerato del luganese, trasporti e insediamenti, si potranno in particolare approfondire:

- la metodologia e i riferimenti del PAL, col perimetro di riferimento e gli scenari
- lo sviluppo socio-economico
- la situazione attuale nei suoi contesti territoriali e insediativi, socio-economici, istituzionali, di mobilità e di ambiente
- l'evoluzione in mancanza del PA con le ipotesi di lavoro, di mobilità e di ambiente
- le analisi delle criticità concernenti gli insediamenti e pure ancora la mobilità e l'ambiente
- i contenuti del Programma d'agglomerato con le scelte strategiche, il concetto insediativo "Nuova Città" e pure lo sviluppo integrato e la mobilità
- le misure e i costi con le misure già attuate, le misure del PAL stesso, i costi, i tempi e le valutazioni
- l'attuazione, il monitoraggio e il controlling, con le competenze, la pianificazione, l'attuazione, il finanziamento e l'Ente responsabile
- i risultati e l'efficacia del PAL con i risultati principali, gli effetti delle misure sui singoli quartieri, le valutazioni costi-benefici

Inoltre l'insediamento e l'urbanistica, il nuovo quartiere Cornaredo (NQC), la Pianificazione del Vedeggio, la Città alta e l'area Stazione FFS Lugano, la Riorganizzazione urbanistica Pian Scairolo, la Mobilità Pubblica, il Sistema tram-treno, tratto centrale, il Sistema tram-treno estensione 1 nord, il Sistema tram-treno estensione 2 sud, il Potenziamento Ferrovia

Lugno-Ponte Tresa fase 2, il Prolungamento FLP Madonnone, la Mobilità privata riorganizzazione viabilità del centro Città, il Riassetto assi principali di penetrazione alla Città e formazione delle porte d'entrata, la Stazione FFS di Lugano fase 1 StazLu 1, il Piano della viabilità del Vedeggio (PVV), la Circonvallazione Agno-Bioggio (oggetto del Messaggio in discussione), l'Aggiramento di Magliaso e Caslano, la Riorganizzazione dei posteggi del Polo (terzo anello filtro), il Nodo intermodale di Cornaredo, il Nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo fase 1, il Nodo intermodale di Vezia e riqualifica del comparto di Villa Negroni, il Nodo intermodale di Lugano Sud fase 1, il Nodo intermodale Stazione FFS di Lamone-Cadempino, il Posteggio P+R stazione FFS di Taverner-Torricella, la Ciclopista e passeggiata Agno-Magliaso, e altro ancora.

Abbiamo dedicato un po' di spazio a citare tutte, o quasi, le situazioni che sono sul tavolo, in parte già affrontate in gran parte da affrontare, per dare una idea della vastità e della complessità del problema. La cosa è ovviamente destinata oltre che ai colleghi di Parlamento, alla stampa affinché le cittadine e i cittadini ticinesi siano informati perlomeno nelle grandi linee.

IL MESSAGGIO GOVERNATIVO

Il Messaggio governativo n. 6054 dell'8 aprile 2008 si sdoppia in due crediti, uno di fr. 2'830'000.- per il proseguimento della progettazione della Circonvallazione Agno-Bioggio, progetto stradale, opera prioritaria del PTL, inclusa nel Gruppo funzionale G2, nonché un credito di fr. 2'200'000.- per il proseguimento delle progettazioni legate agli altri gruppi funzionali (GF) del PTL.

Credito di 2'200'000.- franchi

Quest'ultimo credito come ampiamente descritto nel messaggio governativo, elenca 19 posizioni già definite e in parte in gran parte in fase realizzativa e cita la situazione attuale: dall'approvazione, allo stato del cantiere, ai tempi ancora necessari per concludere l'opera, al credito già votato, se basta quanto già a disposizione, o quale somma è eventualmente ancora necessaria.

Un esempio per meglio comprendere:

Galleria Vedeggio-Cassarate.

- messaggio 5350 del 08.01.2003
- credito di fr. 355'000'000.- votati dal GC il 12.03.2003, destinati alla realizzazione della galleria con i relativi raccordi alla rete viaria locale e i necessari accompagnamenti pianificatori
- la decisione è cresciuta in giudicato e il progetto è definitivamente approvato (diritto cantonale)
- la decisione della Commissione Federale di ricorso del 23.12.2004 ha pure sanzionato approvazione definitiva secondo il diritto federale
- Il cantiere è stato aperto il 28.02.2005, il cunicolo di sicurezza si è concluso alla fine del 2006, a quel momento è iniziato lo scavo della galleria principale
- fase di realizzazione, in atto. Lo scavo in roccia della galleria principale e la sua messa in sicurezza è arrivata a circa il 30%
- la riorganizzazione dello svincolo dell'A2 di Lugano Nord ha raggiunto il 50% delle opere necessarie
- è stato eseguito lo scavo del pozzo di ventilazione della profondità di circa 100 m.

- l'opera è costantemente monitorata dall'accompagnamento ambientale e dal controlling esterno come richiesto dal Gran Consiglio e dagli Uffici federali
- è stata costituita una Commissione dei Comuni interessati allo scopo di informarli, e con essi la popolazione, circa l'avanzamento dei lavori
- il programma generale prevede la conclusione dell'opera nella seconda metà del 2011
- al momento nessuna richiesta di crediti supplementari.

Ecco, abbiamo portato l'esempio della Galleria Veduggio-Cassarate, la cosa si ripete per tutte le altre posizioni citate dettagliatamente nelle pagine da 14 fino a 30. A completazione e comprensione facciamo rilevare per esempio che per il "NODO INTERMODALE DI CORNAREDO" occorrono a breve termine fr. 200'000.- per approfondimenti. Questa somma addizionata alle altre ben descritte nel messaggio governativo, portano alla richiesta del credito di fr. 2'200'000. In altri casi, e citiamo il NQC (Nuovo Quartiere di Cornaredo), la richiesta di credito sarà oggetto di un messaggio separato.

Con questo, rinviando ovviamente ai dettagli del messaggio, abbiamo spiegato in maniera esaustiva la richiesta del credito di 2,2 milioni di franchi.

Credito di 2'830'000.- franchi

Da pagina 6 a pagina 13 del messaggio governativo si tratta della Cinconvallazione di Agno-Bioggio. Non rifaremo l'istoriato, lungo e complesso di questa importante circonvallazione iniziata nel lontano 1994. Basta ricordare due punti particolarmente significativi. Uno da considerare importante, e a nostro parere molto positivo, è stato avanzato dal Comune di Lugano che ha richiesto di salvaguardare l'allungamento della pista dell'aeroporto per potere soddisfare le condizioni poste dalle nuove normative internazionali JAR-OPS1 (possibilità di allungare la pista a 1'600 metri). L'altra, ancorchè giuridicamente legittima, da considerare negativa, è stata la forte opposizione del Comune di Muzzano su tutto il tracciato che ha condotto a una serie di ricorsi conclusi al Tribunale Federale che ha dato via libera al tracciato ALFA 1. Soluzione approvata prima del Consiglio di Stato e poi dal Gran Consiglio, che ha poi pure approvato la nuova scheda di Piano Direttore. La decisione è così cresciuta in giudicato e diventata definitiva.

Nel frattempo, è opportuno ricordare, il 1° gennaio 2007 è entrata in vigore la nuova Legge cantonale sulle strade (Lstr) che contempla una nuova procedura di pubblicazione riunendo le vecchie fasi di Piano Generale (PG) e Progetto definitivo (Pdef) in un'unica: il progetto stradale (Pstr).

Per questi lavori è stato utilizzato il credito di fr. 560'000.- votato il 30.05.2005 e primitivamente destinato all'allestimento del PG. Si è potuto quindi allestire il PUC - Piano di Utilizzazione Cantonale stradale - previsto dalla nuova normativa citata sopra e il Progetto di massima (Pmass).

Il PUC stradale è lo strumento che riserva gli spazi necessari al tracciato stradale. Esso sostituisce in sostanza quello che prima della nuova legge era chiamato Piano generale (PG). Il progetto di massima poi, permette di ottimizzare i concetti e le scelte del tracciato per potere passare alla fase successiva di progettazione definitiva, accompagnato da una valutazione dei costi totali dell'opera con una precisione di +/- 20%.

Parallelamente al messaggio n. 6054 trattato in questo Rapporto, il CdS ha licenziato il messaggio n. 6055 "Approvazione del Piano di utilizzazione stradale della Circonvallazione Agno-Bioggio (strada cantonale PA398)". L'oggetto viene trattato separatamente da parte della Commissione della Pianificazione territoriale ma passerà contemporaneamente a questo in Parlamento. Si tratta infatti di due fattispecie direttamente legate tra di loro. Rimandando a quanto dirà il Rapporto n. 6055 della Commissione della Pianificazione del territorio, ricordiamo che il PUC stradale in questione è stato allestito, come già detto

sopra, utilizzando il credito di fr. 560'000.- votato dal Gran Consiglio nel maggio del 2005 che era destinato all'allestimento del PG (Piano generale) ora sostituito dal PUC stradale.

IL TRACCIATO DELLA CIRCONVALLAZIONE AGNO-BIOGGIO

La soluzione scelta, lo abbiamo già detto, è il risultato di diversi varianti. Si tratta di quella chiamata ALFA 1.

In grandi linee la si può definire così: lunghezza di circa 4,5 chilometri. Dalla zona del Tropical, all'entrata di Agno arrivando da Magliaso, fino alla rotonda di Molinazzo, arrivando dalla rotonda Sud Acciai all'uscita del paese di Bioggio in direzione di Manno. Seguendola da questo punto, la nuova strada andrà verso la Crespera per raggiungere la Piodella e da lì attraversare il Piano del Vedeggio per approdare appunto al Tropical (Vallone). Sul tracciato si troveranno diverse rotonde, di cui alcune completamente nuove. In zona Mulini di Bioggio passerà in due gallerie artificiali contro montagna per poi giungere alla nuova grande rotonda della Piodella. Da lì verrà soppresso un tratto significativo della strada cantonale tra l'attuale rotonda all'altezza della Migros e la zona dei Vivai Stierlin. Questo anche per permettere l'allungamento della pista dell'aeroporto, una rivendicazione vecchia di decenni e che finalmente troverà soluzione permettendo di introdurre nuove tecnologie di atterraggio e migliorando la sicurezza.

All'altezza dei già citati Vivai Stierlin la strada andrà sottoterra attraversando il fiume Vedeggio, riaffiorerà subito prima della nuova rotonda di Agno che permetterà di accedere appunto ad Borgo di Agno tramite il collegamento con l'attuale rotonda Migros. Poco dopo la nuova rotonda di Agno la nuova bretella ritornerà sotto terra per riaffiorare definitivamente in zona Tropical.

Per una migliore comprensione del tracciato della Circonvallazione Agno-Bioggio si rimanda alla dettagliata planimetria allegata al Messaggio governativo. Essa permette di avere una chiara visione del tracciato come pure dei vari collegamenti indispensabili per assicurare la mobilità verso in Comuni della Regione.

Ci permettiamo a questo punto ricordare che a questa opera di primaria grandezza, dovrà seguire urgentemente, o comunque in tempi ragionevoli, un'altra realizzazione, quella che dovrà permettere di bypassare gli agglomerati di Magliaso e Caslano in direzione di Ponte Tresa. Quest'ultima poi dovrà pure essere tagliata fuori dalla grande direttrice che ha come punto di arrivo in territorio svizzero, la Valle della Tresa e meglio il Madonnone. Del problema, diventato di attualità recentemente, abbiamo parlato nel primo capitolo di questo Rapporto, ricordando la variante C2 che sembra stia prendendo il sopravvento sulla vecchia B2. Ma in questo settore i tempi appaiono ancora lunghi.

LA DISCUSSIONE COMMISSIONALE

Alla fine del mese di aprile u.s. è stata affrontata in Commissione una breve discussione sul messaggio n. 6054. I relatori, che avevano iniziato il loro lavoro di approfondimento, hanno chiesto ed ottenuto dai colleghi di porre a nome della Gestione alcune domande al CdS che riportiamo integralmente unitamente alle risposte ricevute dall'Esecutivo.

Domanda n. 1

Lo stato dell'utilizzo al 31.03.2008 del credito quadro di 905 milioni di franchi (PTL) con le seguenti indicazioni di dettaglio:

- importo versato per studi e progettazioni
- importo versato per lavori sul territorio

Risposta

Lo stato del credito quadro al 31.12.2007 è riportato, suddiviso per gruppi funzionali, per credito attribuito e speso, nell'allegato 1) al messaggio n. 6054.

Annessa alla presente la stessa tabella aggiornata al 31.03.2008 (dati aggiornati dal GEFCO, Ufficio della gestione finanziaria e del controlling).

In dettaglio lo stato al 31.03.2008

| | | |
|---|-----|----------------------|
| Importo versato per studi e progettazioni | fr. | 31'404'140.- |
| Importo versato per lavori sul terreno | fr. | 114'090'230.- |
| Acquisizione fondi | fr. | 47'470'668.- |
| <u>Totale</u> | fr. | <u>192'965'038.-</u> |

Domanda n. 2

A pag. 23 del messaggio si accenna alla realizzazione a Molinazzo (Bioggio) di un P+R di 750 posti (1500 in una seconda fase) allacciato in modo diretto all'autostrada e alle strade principali: l'USTRA ne è stata informata? Ha aderito a questa impostazione almeno di principio?

Risposta

Nel corso dello studio di fattibilità tecnica urbanistica e di sostenibilità economica del Nodo intermodale di Molinazzo e Navetta Molinazzo-Città, concluso nel dicembre 2005, è stato presentato all'USTRA lo schema di principio del Nodo, compreso l'accesso diretto all'autostrada.

I responsabili dell'USTRA hanno confermato la possibilità di realizzazione di un accesso diretto a un posteggio (tipo area di servizio), a condizione che siano rispettate tutte le norme tecniche e di sicurezza applicabili per la rete autostradale. È pure stata chiesta inderogabilmente la separazione dei posteggi accessibili dall'autostrada da quelli allacciati alla rete principale.

Domanda n. 3

Quanti passeggeri nel corso del 2007 hanno utilizzato la nuova Stazione FLPT di Molinazzo?

Risposta

Le statistiche dei passeggeri della FLP del 2007 indicano che giornalmente, da lunedì a venerdì, alla fermata di Bioggio-Molinazzo sono circa 175 i passeggeri saliti/scesi e quindi per un totale annuo di circa 49'000 passeggeri saliti/scesi

Domanda n. 4

Esiste la possibilità di iniziare i lavori del sottopasso alla Piodella non appena approvato in maniera definitiva il progetto globale? Questa operazione permetterebbe di procedere all'allungamento della pista aeroportuale, con indubbi benefici strutturali per l'aeroporto luganese.

Risposta

Il progetto della Circonvallazione Agno-Bioggio si estende per circa 4,5 Km. Da Bioggio incrocio 5 Vie fino al Vallone di Agno.

Lo stesso insiste in un territorio densamente edificato e tocca molte infrastrutture di vario genere e interesse, nonché un sistema idraulico di acque superficiali e sotterranee.

Metodologicamente è già scomposto in tratte e in oggetti, la realizzazione di tutta l'opera avverrà sicuramente per fasi e per tappe. Per contro, da una prima valutazione preliminare, la realizzazione parziale dell'opera appare problematica. Considerato quanto sopra, tenendo inoltre conto della necessità di assicurare il costante mantenimento dei flussi di transito e la complessa sistemazione territoriale, sarà solo con il progetto esecutivo che si potranno definire le varie tappe di realizzazione. La Commissione della Gestione ha preso atto e capito queste difficoltà. Essa raccomanda tuttavia che non venga lasciata cadere l'eventuale possibilità di anticipare il prolungamento della pista aeroportuale. È infatti evidente l'interesse pubblico che questo lavoro riveste. Esso indurrà nuove e interessanti prospettive per lo scalo di Lugano-Agno e andrà a beneficio del Luganese e dell'intero Ticino.

Grazie alla presenza in Commissione di un municipale di Lugano, è stato possibile avere la risposta alla domanda di un commissario che chiedeva in quale modo si intendesse affrontare la realizzazione del nodo intermodale di Cornaredo. Essa non avverrà a tappe. Analogamente a tutte le opere fiancheggiatrici del PTL, andrà avviata una volta aperta la galleria Vedeggio-Cassarate. Nel frattempo bisognerà prevedere un Park & Ride provvisorio per 600 posti auto, un numero in linea con le esigenze della Confederazione. Sempre nell'ambito del nodo intermodale di Cornaredo si è appreso che lo Stand di Tiro provocherà qualche difficoltà, ma non capitale per lo sviluppo della zona.

Un commissario ha espresso il suo disappunto per il proliferare di studi e mandati di progettazioni di varianti su varianti. In particolare, ha rilevato: "sono stati spesi 31 milioni di franchi in mandati di progettazione senza ancora avere mosso 1 m³ di terra". Non è tuttavia corretto affermare che non sia ancora stata mossa della terra. È però giusto rilevare che per arrivare dove siamo arrivati sono state percorse numerose strade, anche differenti, con una serie di progetti fin dagli anni cinquanta, poi abbandonati. La domanda è stata posta dai relatori alla Commissione dei Trasporti del Luganese. La cosa corrisponde al vero, tuttavia, così dicono i responsabili, non era né possibile né immaginabile individuare e fare approvare immediatamente la soluzione definitiva. D'altra parte il nostro stato di diritto ha permesso (e aggiungiamo noi giustamente), tutta una serie di ricorsi sia di enti pubblici che di privati che hanno ovviamente costretto a modifiche e addirittura a ricercare nuove soluzioni rallentando l'intero processo con ritardi anche considerevoli. Nella prima parte di questo Rapporto abbiamo trattato questo problema, rilevando alcune modifiche e prospettandone altre, nuove e non indifferenti sia per la struttura sia per i costi.

La Commissione, dopo questa discussione, ha fatto ulteriori domande al CdS tramite il DT. Di seguito riportiamo integralmente la lettera del DT dell'8 settembre 2008 con domande e risposte.

Domanda 1

Dei 31 mio spesi in mandati di progettazione nell'ambito del PTL, quanti sono da attribuire alla Direzione lavori?

I costi della Direzione lavori non sono compresi nei 31 mio, ma bensì nella voce "versato per lavori sul terreno", come già specificato nella prima risposta del 5 giugno 2008.

Per la DL, ad oggi risultano spesi fr. 2'258'840.55.

Domanda 2

Quale percentuale di spesa, rispetto al totale della progettazione, rappresenta l'importo di 31 mio?

L'importo totale dei crediti accordati per le spese di progettazione è pari a ca. 64.5 mio (vedi lettera del 5 giugno 2008, stato 31.03.2008), per cui la percentuale spesa è di ca. il 48% di quanto accordato.

Domanda 3

Come viene fatturata la Direzione lavori interna (a livello cantonale)?

Non viene fatturata; la direzione lavori interna è compresa negli stipendi del personale della Divisione delle costruzioni e l'impegno in ore su questo progetto è registrato nella contabilità analitica.

La Commissione della Gestione ha preso atto del contenuto della risposta del DT nonché di quanto il medesimo Dipartimento già aveva scritto in data 12 giugno 2008. Così in sostanza, contrariamente a quanto era sembrato di capire, i costi della Direzione lavori non sono compresi nei 31 milioni, ma nella voce “ versati per lavori sul terreno”. Il DT specifica poi che la Direzione Lavori interna è compresa negli stipendi del personale della Divisione delle Costruzioni, l’impegno in ore su questo progetto è registrato nella contabilità analitica.

L’importo accordato per le spese di progettazione rappresentano al momento poco meno della metà del credito globale.

CONCLUSIONE

Preso atto del Rapporto che riferisce ampiamente sulla situazione attuale nonché sulle evoluzioni in atto, la Commissione della gestione e della finanze, all’unanimità, raccomanda al Parlamento l’accettazione del Decreto legislativo allegato al Messaggio n. 6054 dell’8 aprile 2008.

Per la Commissione gestione e finanze:

Tullio Righinetti e Attilio Bignasca, relatori
Bacchetta-Cattori - Beltraminelli - Bertoli -
Bonoli - Celio - Ghisletta R. - Gobbi N. -
Jelmini - Lurati - Orelli Vassere - Vitta