

Rapporto

numero

6253 R

data

27 ottobre 2009

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 18 agosto 2009 concernente la richiesta di un credito di
fr. 63'440'000.-- per le opere prioritarie del Piano regionale dei trasporti
del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) e di un credito quadro di
fr. 10'000'000.-- a favore delle opere di piano di pronto intervento (PPI)
per il Mendrisiotto e Basso Ceresio**

1. CRONISTORIA

1.1 Politica cantonale della mobilità

Il Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) si inserisce nel quadro di una strategia della mobilità adottata da alcuni anni dal Consiglio di Stato, integrata in una visione generale di organizzazione territoriale. Essa è elaborata per principali agglomerati urbani del Ticino e per i relativi comprensori periferici, con lo scopo di:

- proporre soluzioni atte a soddisfare la domanda di mobilità;
- coordinare l'offerta di mobilità allo sviluppo territoriale;
- coordinare i diversi vettori di trasporto da sviluppare in un quadro di complementarità;
- superare i confini amministrativi dei singoli comuni per avere un quadro di carattere regionale;
- contribuire al risanamento ambientale;
- tutelare i valori naturali e culturali preservando la salute e l'ambiente.

1.2 Le date principali

Del PTM se ne parla da 15 anni. Già nella seconda metà degli anni 90 la mobilità nel Mendrisiotto accusava problemi. La crescita commerciale e un nuovo turismo degli acquisti dall'Italia alla Svizzera contribuirono al progressivo peggioramento della situazione. I lunghi tempi di gestazione furono necessari per trovare soluzioni concordate nei pochi spazi ancora disponibili, senza stravolgimenti.

- XI 1994 Il Dipartimento del territorio, tramite la Sezione dei trasporti della Divisione della pianificazione territoriale, informa i Comuni interessati dell'intenzione di allestire il Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto (PTM).
- XII 1995 Assemblea costituente e nomina dei rappresentanti dei Comuni nella CIT.
- VII 1996 Risoluzione del Consiglio di Stato di autorizzazione alla CIT di esecuzione dello studio preliminare del PTM.
- IV 1997 Presentazione dello studio preliminare del PTM.

- VII 1997 Messaggio del Consiglio di Stato n. 4668 del 15 luglio 1997 concernente lo stanziamento del credito necessario all'elaborazione del PTM.
- III 1998 Approvazione del Decreto legislativo da parte del Gran Consiglio.
- VII 1999 Allestimento del Rapporto intermedio del PTM.
- VII-IX 1999 Pubblicazione della documentazione per l'informazione, consultazione e partecipazione della popolazione (cfr. art. 15 LALPT).
- VI 2001 Allestimento dei documenti finali del PTM approvati dalla CRTM per la consultazione dei servizi cantonali.
- VI 2001 Approvazione del Rapporto finale del PTM da parte della CRTM.
- I 2002 Approvazione del Rapporto finale del PTM da parte del Dipartimento del territorio.
- II 2002 Adozione del PTM da parte del Consiglio di Stato (art. 7 Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto).
- III 2003 Approvazione del Messaggio n. 5316 inerente la richiesta di credito quadro per gli approfondimenti e la progettazione delle opere prioritarie di PTM.
- IV 2004 Approvazione del Messaggio n. 5471 inerente la richiesta di un credito quadro a favore delle opere di piano di pronte intervento (PPI) a favore del Mendrisiotto e Basso Ceresio.
- III 2005 Adozione del Consiglio di Stato del Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto (PRAM).
- XI 2005 Approvazione del Messaggio n. 5651 inerente la richiesta di un credito quale partecipazione alle spese per l'allestimento del progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso-Como)-Mendrisio-Varese-Gallarate-Aeroporto di Malpensa (FMV).
- V 2006 Approvazione del Messaggio n. 5755 di un credito di progettazione di massima di 4 stazioni/fermate, tra cui quella di Mendrisio S. Martino nell'ambito del nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO).
- V 2006 Approvazione del Messaggio n. 5761 inerente la nuova linea di trasporto pubblici di importanza cantonale del Basso Mendrisiotto e concessione di un credito per interventi infrastrutturali e per lo sviluppo di ulteriori misure previste dal Piano.
- IX 2007 Approvazione Messaggio n. 5902 inerente la richiesta di un credito di 72 milioni quale contributo per la costruzione del nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso-Como)-Mendrisio-Varese-Gallarate-Aeroporto di Malpensa (FMV).
- X 2008 Approvazione del Messaggio 6012 quota di ripartizione comunale dei costi di realizzazione delle opere di PTM.
- VI 2008 Approvazione del Messaggio n. 6043 per la progettazione delle opere prioritarie del PTM e del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO).

2. IMPORTANZA DEL PTM PER IL MENDRISIOTTO

La Commissione della gestione non ritiene di dover insistere molto sulla necessità e inderogabilità del Piano di trasporto per una regione, il Mendrisiotto appunto, che soffre in modo particolare sia rispetto alla mobilità, sia rispetto alla qualità dell'aria. È indispensabile un intervento forte e coordinato in quanto alcuni adattamenti già posti in essere si sono rivelati insufficienti per far fronte alla domanda di mobilità.

Il Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) promuove ed organizza la politica cantonale dei trasporti per il comprensorio di sua pertinenza e indica:

- a) gli obiettivi della politica globale in materia di infrastrutture e di servizio di trasporto a livello interregionale e regionale;

- b) l'analisi attuale e la prevedibile evoluzione della domanda di infrastrutture e di servizi di trasporto idonei a soddisfarla;
- c) gli obiettivi di risanamento ambientale (inquinamento atmosferico e fonico) a livello interregionale e regionale con i relativi termini di attuazione;
- d) gli indirizzi di politica urbanistica;
- e) le priorità relative agli interventi;
- f) la ripartizione dei compiti tra Cantone, Comuni ed altri enti interessati;
- g) la valutazione del quadro delle risorse da destinare alla politica in materia di infrastrutture di servizi di trasporto.

La scheda di riferimento del PD è la M5 "Piano Regionale dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio".

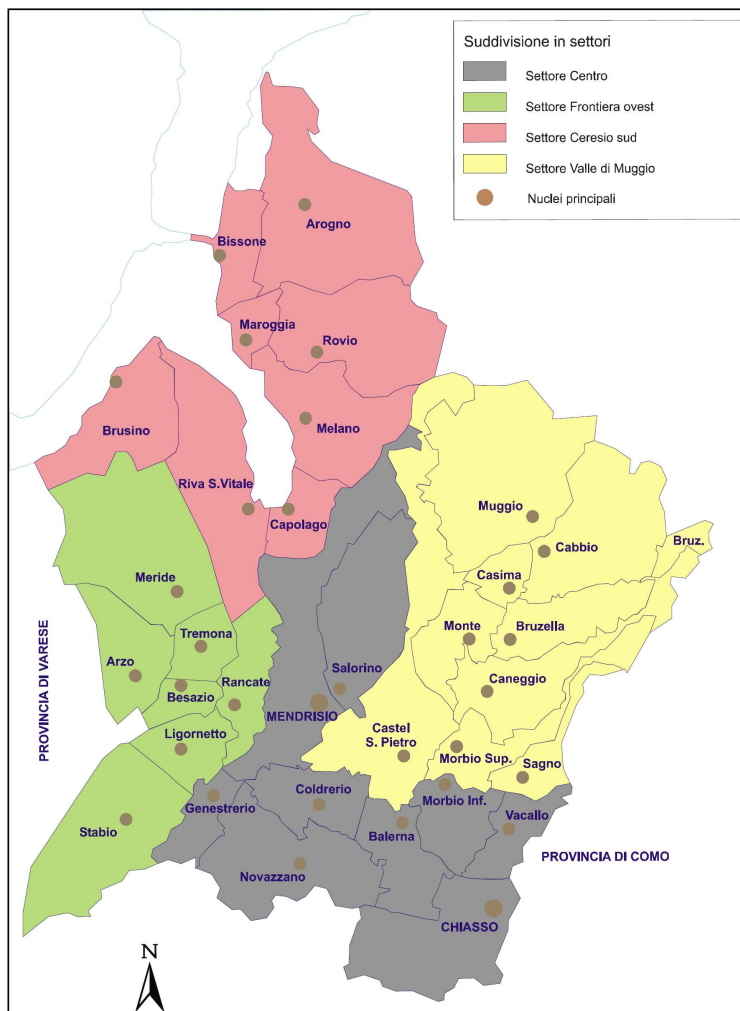
I parlamentari cantonali hanno avuto modo in più occasioni, in questi ultimi anni, di prendere coscienza delle citate difficoltà. Il PTM non risolverà tutti i problemi ma sicuramente contribuirà a creare le premesse migliori per un necessario ordine e gerarchia delle strade. L'aumento esponenziale del traffico stradale, l'incredibile spostamento delle merci, che spesso non si capisce ma che non si può nemmeno vietare, rendono difficile la circolazione ormai ad ogni ora del giorno. Si può dunque affermare che l'approvazione di questo importante Messaggio 6253 costituisca di fatto un punto di partenza qualificato, grazie al quale sviluppare ulteriori strategie. La realizzazione integrale del PTM, dunque, quale base qualificata, studiata e concordata sulla quale poi costruire, migliorare.

La complessità del territorio da analizzare ha richiesto la suddivisione del Cantone in 5 comprensori di studio, tra cui quello del Mendrisiotto e Basso Ceresio, come qui di seguito indicato.

2.1 Comprensorio di studio

Il Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti (del 25 novembre 1998) prevede:

- la suddivisione del territorio cantonale in 5 comprensori, in cui siano operanti le rispettive Commissioni regionali dei trasporti (CRT), il cui compito è quello di allestire il Piano Cantonale di trasporti (PCT);
- che il comprensorio del PTM comprendeva i 33 Comuni a sud del Ceresio suddivisi in 4 settori di trasporto:
 - Settore Ceresio Sud: Bissone, Arogno, Rovio, Melano, Maroggia, Capolago, Riva San Vitale, Brusino Arsizio;
 - Settore Frontiera Ovest: Meride, Arzo, Ligornetto, Stabio, Tremona, Rancate, Besazio;
 - Settore Centro: Mendrisio, Novazzano, Coldrerio, Salorino, Genestrerio, Chiasso, Balerna, Vacallo, Morbio Inferiore;
 - Settore Valle di Muggio: Castel San Pietro, Caneggio, Monte, Bruzella, Casima, Cabbio, Muggio, Morbio Superiore, Sagno.



Ora, dopo l'aggregazione di diversi Comuni del comprensorio occorre anche rivedere i settori in quanto non è sensato mantenere quartieri o frazioni di un nuovo Comune in più settori.

3. I DATI ESSENZIALI DEL MESSAGGIO 6253

Per chi non conosce bene la zona, la lettura del Messaggio è oggettivamente difficile, come difficile può risultare valutare e decidere. La lettura integrale da parte di ogni deputato del corposo Messaggio, molto preciso e dettagliato oltre che ben fatto, ci esonera da inutili ripetizioni. Per facilitare la decisione, si è pensato di estrapolare le parti più importanti, riproponendole con altro linguaggio meno tecnico e più politico. Di per sé, i punti cardine non sono moltissimi, ma giova saperli proprio per assecondare ulteriormente la convinzione della necessità di un intervento pianificato qual è appunto il PTM.

3.1 Aspetti formali: coinvolgimento

La Commissione Regionale dei Trasporti del Mendrisiotta e Basso Ceresio (CRTM), su incarico formale del Dipartimento del territorio, conformemente alle disposizioni della LALPT, ha posto in consultazione il Rapporto intermedio nel periodo compreso dal

1° luglio al 30 settembre 1999. I documenti per la consultazione sono stati depositati presso le Cancellerie dei Comuni nel periodo citato e presso la segreteria della CRTM. Sono pervenute osservazioni, commenti e proposte di:

- 24 Comuni (Municipi) Arogno – Arzo – Balerna – Bissone – Bruzella – Caneggio – Casima – Castel S. Pietro – Chiasso – Coldrerio – Genestrerio – Melano – Mendrisio – Monte – Morbio Inf. – Morbio Sup. – Novazzano – Rancate – Rovio – Riva S. Vitale – Salorino – Stabio – Tremona – Vacallo;
- 1 ente regionale Regione Valle di Muggio;
- 3 aziende di trasporto Autolinea Mendrisiense SA, Chiasso – La Posta, Autopostale, Bellinzona – Società di navigazione del lago di Lugano, Lugano;
- 18 associazioni Ass. Amici del parco della Montagna, Arzo – Gruppo genitori della Montagna, Arzo – Ass. Traffico e Ambiente, Bellinzona – Touring Club Svizzero, Gruppo Mendrisiotto, Mendrisio – Gruppo Industrie del Mendrisiotto – SOS Mendrisiotto Ambiente, Chiasso – WWF Sezione Svizzera Italiana, Bellinzona – Gioventù rurale del Mendrisotto, Muggio – Unione contadini ticinesi e Segretariato agricolo, S. Antonino – Gruppo di unità socialista, Stabio – I Verdi, Sezione Mendrisiotto, Pedrinete – Partito Popolare Democratico, Sezione PPD Castel S. Pietro – Partito Liberale Radicale, Sezione di Coldrerio – Partito Socialista, Sezione di Coldrerio – Partito Socialista Svizzero, Sezione La Montagna, Tremona – Partito Liberale Radicale, Sezione di Stabio – Partito Popolare Democratico, Sezione di Stabio – Lega dei Ticinesi, Mendrisiotto e Basso Ceresio, Mendrisio;
- 6 privati cittadini Moreno Colombo e Raoul Ghisletta, Genestrerio – Giacomo Falconi, Castel S. Pietro – Giacomo Gianolli, Salorino – Michela Sesana, Ligornetto – Deborah Solcà, Coldrerio;
- Altri Commissione regionale dei trasporti del Luganese, Lugano.

Besazio, Brusino Arsizio, Capolago, Ligornetto, Maroggia, Meride, Muggio e Sagno non hanno inviato osservazioni generali o hanno formulato osservazioni relative solo al PPI.

3.2 Strategia e obiettivi territoriali e ambientali

La ricerca di una strategia per la valorizzazione della regione non può limitarsi unicamente all'individuazione di destinazioni funzionali e a una generica indicazione di interventi urbanistici. La strategia territoriale della regione deve tendere a:

- valorizzare le proprie peculiarità storiche e le potenzialità offerte dalla sua situazione geografica e dal suo territorio (attività legate al transito e alla frontiera, la residenza, il commercio e lo svago);
- creare e sviluppare nuove opportunità (tecnologia avanzata, logistica, formazione, cultura e svago-turismo),
- ridurre gli impatti negativi sull'ambiente, al fine di preservare e migliorare la qualità di vita.

I tre concetti

- VALORIZZARE
- CREARE E SVILUPPARE
- RIDURRE

sono in effetti un'estranea ma efficace sintesi dell'operazione PTM. Concetti sui quali il Messaggio 6253 è esaustivo e, a mente della Commissione della gestione, assai convincente. Commissione che, per il tramite dei relatori, ha svolto anche un esame tecnico e di fattibilità. I molti professionisti coinvolti hanno cercato e anche trovato soluzioni condivise. Specialmente all'aspetto ambientale si è voluto riservare un'attenzione particolare. Soluzioni "magiche" non esistono; quelle proposte sono, a parere della Commissione della gestione, le migliori possibili, che qui di seguito riassumiamo:

- a) tendere verso strutture insediative policentriche, coordinare le capacità insediative e dei trasporti, tenendo conto dell'offerta di trasporto pubblico nel designare le riserve di terreno edificabile e coordinare le aree abitative e lavorative e realizzare una migliore commistione, per ottenere un equilibrio tra il numero di residenti ed il numero di lavoratori e contenere i movimenti pendolari;
- b) non scendere sotto una soglia minima di densità insediativa e intensificare l'utilizzazione nei pressi delle fermate dei trasporti pubblici e renderle più attrattive;
- c) dotare le zone industriali di raccordo ferroviario e riservare le aree dotate di raccordi ferroviari alle imprese con forte movimento di merci;
- d) creare zone di svago nei pressi delle aree abitate;
- e) permettere l'insediamento di utilizzazioni generatrici di forte traffico (base di riferimento scheda PD R8) principalmente in luoghi bene serviti dai trasporti pubblici;
- f) mutare di destinazione o dezonare i luoghi non serviti dai trasporti pubblici o impossibili da allacciare agli stessi;
- g) estendere le esigenze d'urbanizzazione ai trasporti pubblici e al traffico pedonale e ciclistico;
- h) completare la rete dei trasporti pubblici, migliorarne le connessioni spaziali, prevedere adeguate misure di accelerazione e rendere attrattivi gli accessi alle fermate;
- i) prevedere aree Park-and-Ride nei punti intermodali del traffico;
- j) fissare il numero massimo dei posteggi necessari tenendo conto della qualità del servizio pubblico, diminuire il numero dei posteggi soprattutto per pendolari nei centri urbani, diminuire il numero o affinare il concetto dei posteggi di breve durata, dare priorità ai posteggi per confinanti (zona blu con vignetta);
- k) riservare posteggi ai veicoli leggeri, migliorare le infrastrutture destinate ai ciclisti, allestire una buona rete di percorsi pedonali;
- l) rendere scorrevole il traffico a velocità moderata nell'abitato;
- m) delimitare le aree destinate al risanamento dell'aria.

3.3 La mobilità integrata

Il concetto di "mobilità sostenibile", ovvero soddisfare il bisogno di mobilità in modo economicamente efficiente, compatibile con l'ambiente e socialmente giusto, è il principio ispiratore della politica dei trasporti del PTM. Questo obiettivo significa sfruttare molto più a fondo gli strumenti della pianificazione territoriale per una mobilità compatibile con l'ambiente, in particolare determinando le zone soggette a maggiore traffico e limitando insediamenti e centri per il tempo libero in località difficilmente accessibili con la rete di trasporti pubblici. La strategia su cui è impostato il PTM prevede:

- a) la concentrazione del traffico privato sul sistema autostradale e su un numero limitato di strade principali (sistemazione/completamento dei tracciati di transito e riduzione del traffico parassitario), rendendo i flussi più omogenei per favorire il traffico pubblico;
- b) il potenziamento del trasporto pubblico, adeguando l'offerta al potenziale della domanda (frequenze, coincidenze, fermate, ecc.), per offrire un sistema

- concorrenziale al mezzo privato che consenta una circolazione più fluida dei mezzi, l'estensione delle fasce orarie di servizio e un servizio più capillare;
- c) il miglioramento delle infrastrutture per il traffico ciclabile e pedonale in particolar modo per i pendolari e gli scolari, laddove la morfologia è favorevole;
 - d) la pedonalizzazione delle aree urbane centrali;
 - e) una politica selettiva dei posteggi, riducendo i posti auto di lunga durata nei centri urbani, concentrandoli in prossimità delle fermate dei mezzi pubblici;
 - f) interventi di moderazione del traffico in modo da migliorare la convivenza tra i diversi utenti, limitare il traffico parassitario nelle aree residenziali e permettere interventi di miglioramento della qualità urbanistica dei quartieri;
 - g) la salvaguardia degli spazi di svago interni all'area urbana, liberandoli dagli impatti derivanti dal traffico motorizzato;
 - h) il trasferimento del traffico pesante di transito sulla ferrovia e l'allontanamento dei mezzi pesanti dalle aree sensibili e dalle zone residenziali.

3.4 La mobilità pubblica

La rete dei trasporti pubblici, oltre che garantire una mobilità di base, deve contribuire al raggiungimento degli obiettivi in ambito di organizzazione territoriale e di salvaguardia ambientale, rendendo il trasporto pubblico competitivo nei confronti del traffico privato.

Il PTM riprende innanzitutto gli interventi generali previsti dalla politica cantonale dei trasporti, quali:

- la continuazione a sud di Lugano di AlpTransit;
- il collegamento ferroviario Mendrisio-Varese (-Malpensa);
- la realizzazione di un sistema ferroviario regionale cadenzato tipo "S-Bahn" tra i centri di Bellinzona, Locarno, Lugano, Como-Chiasso e Varese.

Le proposte specifiche di maggior rilievo sono:

- la realizzazione della stazione comune Como-Chiasso ora denominata Polo d'interscambio transfrontaliero Chiasso-Como (PITCC);
- il completamento delle proposte contenute nella concezione dei trasporti pubblici del 1993, ossia istituire un servizio su chiamata e un potenziamento ulteriore dell'offerta (p. es. aumento della frequenza, linea urbana circolare del Basso Mendrisiotto, ecc.);
- l'attuazione di linee di trasporto transfrontaliere;
- l'ottimizzazione del collegamento tra Chiasso e Stabio, via Genestrerio paese;
- migliorie puntuali alla geometria stradale e misure gestionali per l'ottimizzazione della catena di trasporto.

3.5 La mobilità privata

Attraverso gli interventi per la mobilità privata si mira a trasferire il traffico di transito all'esterno delle zone sensibili (aree residenziali e aree di svago) e a garantire l'accessibilità diretta dal sistema autostradale alle aree strategiche (San Martino, Pian Faloppia e Bisio, zone industriali di Stabio).

Le principali proposte infrastrutturali per la mobilità privata sono:

- la riorganizzazione della gerarchia stradale, con lo scopo di collegare ogni Comune alla rete stradale superiore nel modo più diretto possibile; definire gli assi stradali di

rilevanza regionale (e sovraregionale) sui quali convogliare i flussi di traffico e evidenziare le aree nelle quali è opportuno limitare il traffico veicolare;

- la riorganizzazione a tappe dello svincolo autostradale di Mendrisio (dallo svincolo attuale fino alla zona di Pizzöö-Tana);
- la completazione della strada A394 fino al Gaggiolo;
- la messa in sicurezza delle strade principali e delle strade di collegamento all'interno dell'area urbana, con possibilità di interventi di moderazione per quest'ultime, compatibilmente con la funzione stradale;
- gli interventi di moderazione estesa con funzione disincentivante per il traffico di transito lungo le strade secondarie (che non hanno una funzione gerarchica di rilevanza regionale).

3.6 La mobilità lenta

Il PTM si occupa prevalentemente dei percorsi ciclabili (o pedonali) "utilitari", ovvero per spostamenti quotidiani per recarsi a scuola, al lavoro e durante il tempo libero, in quanto permettono degli spostamenti sostitutivi a quelli effettuati con i mezzi motorizzati e si prefigge di:

- realizzare una rete efficiente, completa e sicura di percorsi per il traffico lento nei comparti territoriali densamente abitati e laddove la morfologia è favorevole agli spostamenti pedonali e soprattutto ciclabili;
- mettere in rete le principali sedi scolastiche e le fermate dei mezzi pubblici con i quartieri residenziali dell'agglomerato Chiasso-Mendrisio;
- completare l'itinerario ciclabile svizzero e raccordare la rete dei percorsi ciclabili urbani ai percorsi turistici regionali;
- proteggere le intersezioni tra i percorsi del traffico lento e i principali assi di traffico veicolare.

Concretamente, dopo l'adozione da parte del Consiglio di Stato il 25 agosto 2009, del Piano d'indirizzo dei percorsi ciclabili del Mendrisiotto e Basso Ceresio, la rete di percorsi proposti è strutturata nel seguente modo:

- percorsi ciclabili nazionali e cantonali (itinerario ciclabile svizzero con prolungamenti o diramazioni verso il Gaggiolo, i centri commerciali di Bisio-Serfontana e Pizzamiglio);
- percorsi regionali (R1: Stabio-Rancate - Riva San Vitale - Brusino Arsizio / R2: Stabio - Novazzano - Chiasso / R3: Capolago - Mendrisio - Morbio Superiore - Chiasso / R4: Genestrerio (Ligornetto) - Mendrisio - Rancate);
- altri percorsi di rilevanza locale;
- passeggiata/sentiero a lago Riva S.Vitale-Capolago-Melano-Maroggia.

In base alle proposte scaturite dal PTM in materia di traffico lento viene aggiornata la scheda di PD - P7 "Laghi e rive lacustri", dato acquisito riguardante le passeggiate/sentieri a lago tra Melide-Bissone (misura f.11), Basso Ceresio (misura f.12 – Maroggia-Melano-Mendrisio-Riva San Vitale) e tra Riva San Vitale-Brusino Arsizio (misura f.13). Il PTM ha inoltre indicato l'itinerario ciclabile di importanza cantonale del Mendrisiotto; questo itinerario viene pertanto integrato nella relativa scheda di PD M10 "Mobilità lenta", in sostituzione delle schede 12.27 e 12.28 del PD 90 (attraverso l'adozione di una specifica scheda-oggetto di categoria: Dato acquisito in fase di consultazione fino al 31 ottobre 2009).

4. STATO DEI COSTI E RICHIESTA DI CREDITO

4.1 Crediti concessi prima dell'approvazione del PTM: PPI e trasporti pubblici

4.1.1 Piani di pronto intervento - PPI

Con Messaggio n. 4024 del 17 novembre 1992 è stato presentato un progetto di riorganizzazione e di potenziamento dei servizi di trasporto pubblico nel Mendrisiotto, approvato con decreto legislativo del 15 febbraio 1993. In questo contesto sono stati proposti alcuni interventi stradali finalizzati ad assicurare una circolazione regolare e rapida dei mezzi pubblici e a garantire una certa affidabilità del servizio. L'investimento per le sistemazioni era stato stimato in CHF 6'500'000.00.

Con Messaggio n. 4531 del 22 maggio 1996 il Consiglio di Stato ha chiesto lo stanziamento di un credito quadro di CHF 15'500'000.00 per opere di sistemazione stradale nel Mendrisiotto, approvato con decreto legislativo del 27 giugno 1996.

Sono stati proposti i seguenti interventi:

- Pian Faloppia:** sistemazione accesso N2 Sottobisio, via Passeggiata in territorio di Balerna;
migliorie agli incroci su via Passeggiata, in territorio di Novazzano.
- Accessi alla Valle di Muggio:** completazione del collegamento N2 Polenta Ghitello-S.Lucia-S.Giorgio-Fontanelle in territorio di Morbio-Inferiore;
completazione del raccordo dal ponte di Castello a Morbio Superiore.
- Sistemazioni varie:** completamento degli interventi a favore del traffico pubblico o atti a favorire la moderazione del traffico su tutto il comprensorio del Mendrisiotto.

4.2 Crediti relativi al Piano dei trasporto del Mendrisiotto - PTM

4.2.1 Crediti per l'allestimento del PTM

Per lo svolgimento degli studi di base per l'elaborazione del PTM, con decreto legge del 10 marzo 1998 è stato approvato dal Gran Consiglio un credito di CHF 1'300'000.00.

Il costo per l'approfondimento degli aspetti relativi all'inquinamento ambientale e l'allestimento del Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto (PRAM), come pure per l'allestimento delle allora schede 12.24 e 10.5 di Piano direttore 90 (ora M5 "Piano Regionale dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio) è ammontato a ca. CHF 150'000.00.

Il costo complessivo degli studi di base necessari per l'allestimento del PTM, nel mese di ottobre 2002 ammontava a ca. CHF 1'450'000.00. Questi costi, analogamente agli altri Piani regionali dei trasporti, sono stati assunti dal Cantone.

4.2.2 Credito per studi di approfondimento e progettazione opere prioritarie PTM

Con messaggio n. 5316 del 5 novembre 2002 è stato chiesto un credito di CHF 2'040'000.00 per la progettazione delle opere prioritarie del PTM e l'approvazione del trasporto pubblico urbano d'importanza cantonale postulato dal PTM. Il messaggio è stato approvato con decreto legislativo del 12 marzo 2003. Grazie a questo credito il Dipartimento del territorio, in collaborazione con la CRTM, ha potuto procedere alla progettazione preliminare e di massima dei progetti, in gran parte già approvati dai Comuni interessati e dalla CRTM.

Lo stato dei costi al 31 dicembre 2008 (crediti concessi, consumati e residuo) è riportato nell'inserito, **Allegato n. 1** al messaggio del CdS.

4.2.3 Credito per la progettazione delle opere prioritarie PTM e del sistema ferroviario regionale Ticino - Lombardia (TILO)

Con il messaggio n. 6043 del 18 marzo 2008 il Consiglio di Stato ha chiesto un credito di CHF 3'000'000.00 per la progettazione delle opere prioritarie del PTM e del sistema ferroviario regionale Ticino - Lombardia, approvato con decreto legislativo del 2 giugno 2008. Il credito è stato richiesto:

- per la progettazione definitiva, d'appalto ed esecutiva per gli interventi regionali legati allo svincolo A2 di Mendrisio e gli interventi regionali a Chiasso e di Via Fontanella-Via Bellavista a Morbio Inferiore;
- per la progettazione definitiva della nuova fermata TILO in zona San Martino a Mendrisio;
- per altre progettazioni di massima a favore della mobilità lenta e del trasporto pubblico.

Lo stato dei crediti al 31 dicembre 2008 (concessi, ripartiti e residuo) è riportato nell'inserito **Allegato n. 2** al messaggio del CdS.

4.2.4 Piano di pronto intervento - PPI 3

Con messaggio n. 5471 del 3 febbraio 2004 il Consiglio di Stato ha chiesto un credito quadro di CHF 16'000'000.00 per opere di piano di pronto intervento a favore del Mendrisiotto e Basso Ceresio, a seguito della mancata approvazione del decreto legislativo relativo di cui al messaggio n. 5316 del 5 novembre 2002 (vedi referendum e votazione popolare del 14 settembre 2003). Il messaggio è stato approvato con decreto legislativo del 19 aprile 2004.

Nel messaggio n. 5471 sono state le seguenti proposte 3 opere specifiche:

- strada cantonale Via San Gottardo a Coldrerio (seconda fase)
- sistemazione stradale tra Santa Lucia e San Giorgio a Morbio Inferiore
- sistemazione stradale e formazione marciapiede strada cantonale Via Segeno a S. Pietro

oltre allo stanziamento di un credito quadro per la progettazione e la realizzazione di un primo pacchetto di opere per un importo complessivo di CHF 10'500'000.00.

Le opere pianificate, lo stato dei crediti concessi, impegnati e il residuo, sono riportati nella tabella **Allegato n. 3** al messaggio del CdS.

4.2.5 Linea circolare Basso Mendrisiotto

Con messaggio n. 5761 del 7 marzo 2006 il Consiglio di Stato ha chiesto l'approvazione della nuova linea di trasporto pubblico di importanza cantonale del Basso Mendrisiotto e la concessione di un credito di CHF 400'000.00 per interventi infrastrutturali e per lo sviluppo di ulteriori misure previste nel Piano.

La linea circolare di trasporto pubblico del Basso Mendrisiotto (misura C.58) è entrata in funzione dall'11 dicembre 2006 per un periodo sperimentale di 3 anni. L'obiettivo della linea è quello di collegare le zone residenziali dei Comuni di Balerna, Chiasso, Morbio Inferiore e Vacallo. Il credito concesso di CHF 100'000.00 relativo agli interventi infrastrutturali è stato interamente utilizzato.

4.2.6 Ferrovia Mendrisio-Varese - FMV

Con Messaggio n. 5651 del 10 maggio 2005 il Consiglio di Stato ha chiesto un credito di CHF 2'500'000.00 quale partecipazione alle spese per l'allestimento del progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso-Como)-Mendrisio-Varese-Gallarate-Aeroporto di Malpensa (FMV) nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO). Il messaggio è stato approvato con decreto legislativo del 9 novembre 2005.

Infine, con messaggio n. 5902 del 13 marzo 2007, il Consiglio di Stato ha chiesto un credito di CHF 72'000'000.00 quale contributo per la costruzione del nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso-Como)-Mendrisio-Varese-Gallarate-Aeroporto di Malpensa (FMV) nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO). Il credito è stato concesso con decreto legislativo del 18 settembre 2007.

5. FINANZIAMENTO DEI COSTI DEL PTM

Le opere d'importanza regionale sono finanziate dalla Confederazione, dal Cantone e dai Comuni, mentre quelle d'importanza locale - Piani di pronto intervento - sono finanziate dal Cantone e dai Comuni interessati.

La quota a carico del comprensorio PTM - dedotte le partecipazioni di Cantone e Confederazione e quindi da ripartire tra i singoli Comuni - è stabilita al 25% dei costi imputabili.

Conformemente alle Legge cantonale sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto, con risoluzione n. 4423 del 4 settembre 2007 il Consiglio di Stato ha approvato le quote di ripartizione comunale dei costi di realizzazione delle opere regionali previste dal Piano dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM), proposte dalla stessa CRTM, e le ha notificate ai Comuni.

Per i Piani di Pronto Intervento si applica l'art. 13 della Legge cantonale sulle strade che indica che i Comuni toccati dall'intervento possono essere chiamati a contribuire alle spese fino a un massimo del 50%.

Sulla base della Legge sul Fondo infrastrutturale per il traffico negli agglomerati, approvata nel 2006 dal Parlamento federale, la Confederazione dispone di 6 miliardi di franchi per investimenti in infrastrutture dei trasporti all'interno degli agglomerati; 2.5 miliardi sono destinati a misure considerate urgenti, mentre i restanti 3.5 miliardi verranno utilizzati a partire dal 2011.

Nel mese di dicembre 2008 il Consiglio federale ha posto in consultazione la proposta di ripartizione dei contributi del Fondo, che per il Mendrisiotto una quota di contribuzione pari al 35% su determinate opere che rispettano i criteri stabiliti.

Nell'ambito del messaggio oggetto del presente rapporto queste entrate non sono state considerate, in quanto non sono ancora state approvate. La decisione definitiva dovrebbe essere presa dal Parlamento ancora nel corso del 2009 e i versamenti saranno attivati dal 2011.

La Confederazione vincolerà l'erogazione dei contributi a determinate condizioni, tra le quali la realizzazione da parte del Cantone e dei Comuni dell'intero Programma d'agglomerato (includere le misure sugli insediamenti, che non godono di contributi e quelle di competenza dei Comuni) e l'avvio della realizzazione delle misure entro il 2014.

6. CREDITO RICHIESTO

Con il messaggio oggetto del presente rapporto si chiede di approvare i crediti necessari per procedere alla pubblicazione e alla realizzazione degli interventi regionali legati ai Gruppi Funzionali 3 e 4.

Si chiede inoltre l'approvazione di altri crediti necessari per proseguire nel consolidamento delle altre opere prioritarie, in particolare quelle legate al trasporto pubblico e alla viabilità lenta, previste nel PTM.

Infine si chiede un nuovo credito quadro per la progettazione e la realizzazione di opere di carattere locale (Piano di Pronto Intervento - PPI).

Lo stato dei lavori e la richiesta di credito per tutti i Gruppi Funzionali e per gli interventi da approfondire, compresi quelli per i quali non è stato richiesto alcun credito nel messaggio in esame, sono presentati e precisati ai punti da 4.1 a 4.13 (pag. 13 - 26) del messaggio governativo e riportati nella tabella riassuntiva inserita a pag. 27, qui sotto ripresa, che indica anche gli obiettivi di ogni singolo credito proposto.

Capitoli	Gruppi funzionali - Oggetti	Descrizione	Obiettivo					Richiesta credito	Settore PF
			Studio - approfondimento	Progetto massima	Progetto definitivo	Progetto esecutivo-Appalti	Realizzazione		
	GF 1	Collegamento ferroviario Mendrisio-Varese						-.--	
	GF 2	Stazione comune Chiasso-Como						-.--	
	GF 3	Riorganizzazione svincolo A2 di Mendrisio							
		Comparto S. Martino						21'200'000.--	62
		Comparto Campagna Adorna						7'975'000.--	62
	GF 4	Interventi regionali a Chiasso							
		Nuova gerarchia stradale						13'380'000.--	62
		Interscambio trasporti pubblici						15'755'000.--	62
	GF 5	Completamento SPA 394 Mendrisio-Gaggiolo						-.--	
		Via Fontanella-Via Bellavista - Morbio Inf.						2'100'000.--	62
		Maroggia e accessi ad Arogno						-.--	
		Rete ciclabile cantonale e regionale						1'000'000.--	63
		Percorsi pedonali						-.--	
		Adattamento offerta TP						-.--	63
		Interventi puntuali a favore TP						2'000'000.--	62
		Nuova fermata TILO in zona S. Martino						-.--	63
		Stazionamento						30'000.--	63
		TOTALE RICHIESTA DI CREDITO						63'440'000.--	

Come precisato nel messaggio, la tabella sopra riportata riassume la ripartizione del credito complessivo per ogni il Gruppo funzionale od opera regionale interessata e indica il grado di avanzamento della progettazione da raggiungere, rispettivamente che viene raggiunta con i crediti già approvati precedentemente.

Il credito quadro di CHF 10'000'000.00 richiesto per il Piano di Pronto Intervento (PPI 4) sarà destinato alla progettazione e alla realizzazione delle seguenti opere:

- Stabio: rotonda Via Vite
- Mendrisio: rotonda Mercato coperto
- Morbio Inferiore: via Chiesa e Via Vela
- Besazio: messa in sicurezza (tappa 2)
- Castel S. Pietro: marciapiede Gorla
- Melano: rotonde porta nord
- Coldrerio: via San Giorgio
- Chiasso: marciapiede via Tinelle-Pedrinato
- Genestrerio: moderazioni
- Vacallo: Piazza S. Simone
- Morbio Superiore: marciapiede nucleo

Inoltre, il credito quadro consentirà di procedere anche alla progettazione di massima di ulteriori opere che saranno verificate e analizzate in funzione delle effettive priorità e il cui credito di realizzazione necessario sarà inserito nel prossimo Piano di Pronto Intervento.

7. LINEE DIRETTIVE, PIANO FINANZIARIO E PIANO DIRETTORE

Come evidenziato nel messaggio governativo, la concretizzazione del Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio è in sintonia con le Linee direttive 2008-2011, parte prima, capitolo 2.3 "Riscaldamento climatico, ambiente ed energia".

La scheda n. 5 "Servizi e vie di comunicazione" che ha quale obiettivo la mobilità pubblica e privata, prevede la progettazione e l'attuazione progressiva delle opere prioritarie dei Piani regionali dei trasporti; fra queste figurano espressamente lo svincolo di Mendrisio e le opere regionali a Chiasso.

A pagina 29 del messaggio del CdS sono state indicate precisamente le posizioni a Piano finanziario concernenti le uscite per le opere regionali (pt. 6.1) e quelle relative al Piano di pronto intervento (pt. 6.2).

8. DISCUSSIONI COMMISSIONALI

Nell'ambito delle discussioni della Commissione della gestione sono emersi alcuni interrogativi ai quali il Dipartimento del territorio ha inteso rispondere anche per iscritto.

Per semplificazione e completezza d'informazione, qui di seguito si propongono le domande e le risposte ricevute dal Dipartimento.

Risposte del Dipartimento del territorio alle domande poste dalla Commissione in occasione dell'audizione del Direttore del medesimo e dei suoi collaboratori tenutasi il giorno di martedì 6 ottobre 2009

1. *Qual è la quota parte di progettazione nel previsto credito di 63.44 mio?*

La maggior parte del credito di 63.44 mio è destinato ad oneri realizzativi (oneri espropriativi e credito di costruzione). Infatti la progettazione per queste opere è già stata votata nel messaggio n. 6043 (richiesta di credito di 3.0 mio). Le uniche voci comprensive della progettazione sono gli oneri legati agli interventi infrastrutturali per il trasporto pubblico (credito richiesto di 2.0 mio di cui ca. 15% per la progettazione) e la progettazione per lo stazionamento-PSZC (richiesta credito di progettazione di 30'000.-). Per quel che riguarda il credito quadro di 10.0 mio (PPI) si segnala che la progettazione è compresa (valutabile in ca. il 15%).

2. Contributi federali

I contributi federali sono legati al programma di agglomerato del Mendrisiotto (PAM). La promessa di contributo della Confederazione è del 35% su determinate opere di PTM. Una decisione definitiva verrà presa dal Parlamento federale probabilmente ancora nel corso del 2009. Il contributo federale sarà vincolato all'allestimento di specifiche convenzioni e l'avvio della realizzazione dovrà avvenire entro il 2014.

3. Tempistica

Dopo la crescita in giudicato della decisione del Gran Consiglio si potrà procedere alla pubblicazione delle opere secondo la legge sulle strade (indicativamente nella prima metà del 2010). I termini realizzativi sono strettamente legati all'andamento delle procedure (opposizioni al progetto ed eventuali ricorsi). Al momento si possono ipotizzare le prime realizzazioni a fine 2010/inizio 2011, tempistica che permette di rispettare quanto indicato nel programma di agglomerato per l'ottenimento dei contributi federali.

Risposte del Dipartimento del territorio alle domande poste da Raoul Ghisletta

1. Quali assicurazioni ci sono che allo svincolo autostradale di Mendrisio non venga creata la bretella di collegamento con Chiasso (e quindi collegare Varese con Como)?

La riorganizzazione dello svincolo autostradale di Mendrisio non è oggetto della richiesta di credito contenuta nel Messaggio. La stessa è di competenza della Confederazione così come il suo finanziamento.

Oggetto della richiesta di credito sono le opere di interesse regionale legate alla riorganizzazione dello svincolo, conformi agli obiettivi del PTM, in particolare quelle di trasferire il traffico di transito al di fuori delle zone residenziali.

Da notare che il progetto di riorganizzazione dello svincolo, pubblicato dall'Ufficio federale delle strade (USTRA) nel corso dell'agosto 2008, non prevede nessuna bretella che colleghi direttamente la Mendrisio-Stabio con l'autostrada A2.

2. Quali assicurazioni ci sono che non ci sia il raddoppio della superstrada Mendrisio-Stabio?

Per quanto riguarda la Mendrisio-Stabio, considerata la valenza nazionale e internazionale del collegamento, il Cantone ha richiesto alla Confederazione, nell'ambito della revisione del piano settoriale dei trasporti, che quest'arteria sia inserita quale rete base delle strade nazionali. Il Consiglio Federale ha accettato la richiesta e, nel Messaggio all'indirizzo delle Camere federali, ha inserito il collegamento con il valico del Gaggiolo quale rete base delle SN. Una decisione in merito da parte delle Camere federali è attesa per il 2010.

Allo stato attuale non si è a conoscenza di un'eventuale volontà della Confederazione di procedere al raddoppio del collegamento. Comunque, per poter realizzare l'opera, la Confederazione dovrà procedere con la pubblicazione della stessa secondo la Legge sulle Strade nazionali.

3. Per la creazione della rotonda alla Crocegrande e la moderazione del traffico a Genestrerio esiste già un progetto?

Sì, per entrambi gli interventi esistono dei progetti di massima. Da notare che l'intervento in zona Croce Grande ha carattere regionale mentre la moderazione a Genestrerio è di carattere locale e quindi finanziato tramite il Credito quadro del Piano di Pronto Intervento (PPI).

4. La Campagna Adorna, paesaggisticamente è una zona del Mendrisiotto da preservare: si intende tenerne conto evitando interventi stradali (svincolo) sovradimensionati?

Come indicato in precedenza, la Confederazione ha pubblicato la riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio nel corso del 2008. Parte integrante del progetto è il rapporto d'impatto ambientale che ha analizzato tutti gli aspetti contenuti nella relativa ordinanza federale sull'ambiente.

5. Quali misure di drenaggio nel sottosuolo sono previste per evitare di portare ulteriori quantitativi di acqua nel Laveggio, già troppo caricato?

Tutti i progetti stradali devono seguire le direttive federali in materia di protezione delle acque nello smaltimento delle acque di scarico delle vie di comunicazione. A dipendenza del tipo di strada e del carico veicolare si interviene a livello di trattamento delle acque stradali conformemente alla citata direttiva.

6. Quale collegamento esiste tra il messaggio 6253 e il progetto di agglomerato?

(Vedi capitolo 3 del Messaggio)

A fine 2007 sono stati sottoposti alla Confederazione 30 programmi d'agglomerato, tra cui anche quello del Mendrisiotto.

Nel dicembre 2008 il Consiglio Federale ha posto in consultazione la proposta di ripartizione del contributo del Fondo infrastrutturale del traffico degli agglomerati. Per il Mendrisiotto è prevista una quota di contribuzione del 35% su determinate opere che rispettano i criteri stabiliti.

Una decisione definitiva non è ancora stata presa e dunque le entrate della Confederazione non sono state prese in considerazione nell'ambito del Messaggio in oggetto.

9. CONCLUSIONI

Con il messaggio del CdS oggetto del presente rapporto si chiede l'approvazione dei crediti necessari per poter continuare la progettazione dei vari interventi previsti nel Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio, come pure l'approvazione di alcuni crediti di realizzazione per le opere prioritarie a valenza regionale dello stesso PTM.

La richiesta di crediti interessa tutti i settori legati alla mobilità del Mendrisiotto, alla mobilità lenta passando per il trasporto pubblico e comprendente interventi legati alla mobilità privata.

Queste opere permetteranno di dare un contributo significativo a tutti i tipi di mobilità in una regione particolarmente sollecitata a livello di traffico con conseguenze importanti a livello ambientale.

La Commissione della gestione e delle finanze auspica e chiede formalmente che le opere del PTM e del PPI, oggetto dei decreti legislativi in esame, vengano effettivamente e rapidamente realizzate.



Richiamato quanto sopra esposto si chiede al Parlamento cantonale di voler approvare i disegni di Decreto legislativo allegati al messaggio in esame.

Per la Commissione gestione e finanze:

Edo Bobbià e Giovanni Jelmini, relatori
Bacchetta-Cattori - Beltraminelli - Bertoli -
Bignasca A. (per le conclusioni) - Brivio -
Celio - Foletti - Ghisletta R. - Lurati - Merlini -
Orelli Vassere - Pinoja - Regazzi - Vitta