

# Rapporto

numero

**6151 R**

data

3 marzo 2009

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 9 dicembre 2008 concernente il credito di fr. 2'870'000.- per la realizzazione del Park+Ride di prima fase (provvisorio) in zona Cornaredo sui fondi n. 372, 373 e 374 RFD di Porza e sui fondi n. 14 e 16 RFD di Canobbio. Opera del Piano dei trasporti del Luganese (PTL), misura accompagnatrice del gruppo funzionale 1 (GF1) - galleria Vedeggio-Cassarate. Il credito d'opera è stanziato nell'ambito del credito quadro di fr. 905'000'000.00 concesso a favore delle opere di prima fase del PTL con decreto legislativo del 12.03.2003**

## 1. PREMESSA

Con il messaggio in oggetto il Consiglio di Stato chiede di liberare dal credito quadro del PTL il credito necessario per la realizzazione di un Park+Ride provvisorio con la capienza di circa 450 posti auto (6 per i disabili) da realizzare e mettere in esercizio contestualmente con l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate, prevista approssimativamente (secondo l'Ing. A.Gorla) per la seconda metà del 2011.

Questa struttura è indispensabile, da una parte, per soddisfare il concetto fondamentale del PTL inteso a garantire l'interscambio tra il mezzo di trasporto pubblico e quello privato e dall'altra per ottemperare ad alcune delle condizioni poste dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) con lo stanziamento del contributo della Confederazione per la realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate. In parole povere senza la realizzazione di un Park+Ride provvisorio o definitivo che sia non sarà possibile mettere in esercizio la nuova galleria.

La decisione è però resa particolarmente complessa dall'intersecarsi di questioni legate alla realizzazione definitiva del Nuovo quartiere di Cornaredo (NQC), che comporta la modifica, oltre che dei contenuti urbanistici, anche del sistema viario nel comparto di Cornaredo dall'uscita della galleria Vedeggio - Cassarate a Cornaredo sud e che oltre alle fasi progettuali comporta, imperativamente, di creare le basi legali per l'attuazione di queste nuove opere.

Va qui rammentato che la realizzazione è stata voluta per decisione dell'organo di coordinamento di cui fanno parte i rappresentanti dei Comuni di Canobbio, Lugano e Porza, della Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese (CRTL) e del Dipartimento del territorio (DT).

Questa fase richiede:

- il completamento della procedura di adozione e approvazione del nuovo Piano regolatore (PR) intercomunale da parte dei Comuni interessati;
- l'allestimento del progetto definitivo (Pdef) e la richiesta del credito di costruzione;

- la pubblicazione, con relativo iter ricorsuale;
- l'allestimento dei progetti di dettaglio, gli appalti e l'esecuzione.

Purtroppo la tempistica per il completamento delle suddette attività non è compatibile con la messa in esercizio (apertura) della galleria, attualmente in stato avanzato di realizzazione.

È quindi gioco forza imperativo realizzare un sistema viario provvisorio per gestire con sufficiente fluidità i nuovi flussi di traffico generati dall'apertura della galleria. Condizione vincolante per la messa in funzione del nuovo sistema viario è la realizzazione di un parcheggio (P+R) provvisorio che funga da filtro del traffico pendolare. Il Piano regolatore definitivo del nuovo quartiere di Cornaredo prevede, infatti, un nodo intermodale, con P+R, in zona Cornaredo, non realizzabile nei tempi previsti (apertura galleria).

## **2. IL PROGETTO PARK+RIDE NEL CONTESTO DEL COMPARTO CASSARATE**

La galleria Veduggio-Cassarate, un tunnel di 2630 metri di lunghezza, a fine 2008 risultava realizzato nella misura seguente:

- la galleria in roccia è scavata per circa l' 80% (1'950 m)
- il cunicolo in roccia è scavato al 100%,
- la galleria in materiale sciolto è scavata per circa il 65% (140 m)
- il cunicolo in sciolto è scavato al 100% (210 m).
- la trincea di approccio con le opere di sostegno è eseguita nel suo complesso (palificata, ancoraggi, scavo generale, acque, ecc.).

La viabilità del comparto Cassarate è parte integrante del progetto della galleria Veduggio-Cassarate e comprende quindi le opere viarie di collegamento alla viabilità locale dal portale della galleria fino a Cornaredo. Esso presuppone pertanto la definizione e la realizzazione di quelle opere e interventi - misure fiancheggiatrici - necessarie per assicurare il corretto funzionamento del sistema nel rispetto dei concetti del PTL. In particolare si tratta di realizzare le 22 misure fiancheggiatrici confermate e vincolanti per il sussidiamento della galleria Veduggio-Cassarate da parte dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), comprendente anche la realizzazione dei nodi intermodali (P+R) previsti nel Piano di risanamento dell'aria del Luganese (PRAL). Una di queste misure è il nodo intermodale di Cornaredo con la capacità di 1200 posti (che integra 800 posteggi già esistenti in zona con 400 nuovi posti).

Per volontà dei Comuni del comparto Cassarate, successivamente all'approvazione del progetto della galleria, è stato promosso un concorso di urbanistica che interessa tutto il comparto con estensione da Cornaredo sud fino al Ponte di Valle. La scheda di riferimento ha poi definito il cosiddetto "Piano di indirizzo urbanistico del comparto di Trevano (PICT) approfondendo gli indirizzi generali del Piano dei trasporti dell'agglomerato Luganese (PTA). In particolare, riassumendo, sono stati consolidati i seguenti concetti:

- l'uscita della galleria - portale Cassarate - all'estremo nord dei Prati di Trevano è stato spostato verso via Sonvico;
- il tratto dal portale naturale della galleria fino all'intersezione con l'asse orientatore è ambientalmente protetto da una copertura;
- l'allacciamento alla viabilità principale è assicurato dall'attuale tracciato di via Sonvico con l'inserimento diretto su via Ciani;

- la viabilità interna al quartiere di Cornaredo graviterà sul nuovo asse interno che sarà l'elemento ordinatore dei futuri insediamenti (vedi PD, scheda grafica 12.23.2 e PICT);
- il nodo intermodale di Lugano-Cornaredo (definitivo) verrà realizzato a monte dello stadio sui sedimi posti nelle limitrofe adiacenze della pista della Resega;
- l'asse della galleria in planimetria e in alzato rimane invariato e coincide con quello del PG approvato;
- il coordinamento delle procedure è definito nelle schede di PD.



Il nuovo assetto urbanistico (vedi figura soprastante) è quindi scaturito dalla procedura di concorso internazionale di idee indetto dai comuni interessati (Canobbio, Lugano, Porza, Pregassona, e DT in rappresentanza dello Stato) e dal successivo mandato di allestire un Masterplan per il comparto di Cornaredo. Masterplan che ha costituito una sorta di Piano di indirizzo generale che ha permesso di fornire le necessarie risposte agli approfondimenti richiesti.

A seguito di ciò i comuni interessati hanno sottoscritto una convenzione nella quale hanno stabilito:

le modalità di collaborazione fra i Comuni e l'autorità Cantonale per il coordinamento delle diverse procedure e per la messa in atto del progetto urbanistico;

**l'affidamento al Cantone dei compiti riferiti alla realizzazione delle opere infrastrutturali legate alla galleria Vedeggio - Cassarate e alla viabilità di ordine superiore (asse di penetrazione via Sonvico);**

l'affidamento ai Comuni del compito di allestire l'ulteriore pianificazione (PR intercomunale).

I comuni interessati hanno quindi avviato l'elaborazione di un Piano regolatore intercomunale che è stato adottato in tempi diversi dai rispettivi Consigli comunali e che è stato pubblicato e sarà trasmesso al Consiglio di Stato unitamente ai ricorsi e relative osservazioni, per l'approvazione ai sensi della LALPT.

Oltre agli aspetti urbanistici, il PR intercomunale contiene anche le indicazioni ed i vincoli relativi alla nuova viabilità principale inserita fra le opere del PTL (nuova via Sonvico). L'adozione del PR intercomunale con il suo piano viario costituirà la base legale e progettuale per poter sviluppare le opere viarie definitive di pertinenza del progetto galleria Vedeggio-Cassarate. Considerati i notevoli cambiamenti previsti dallo stesso PR, è infatti necessario operare allestendo nuovi progetti definitivi ed esecutivi del sistema viario principale (**in applicazione della Legge strade**) con un supporto sufficientemente consolidato a livello pianificatorio. La nuova viabilità, scaturita dal concorso, consolidata nel Masterplan e contenuta nel PR intercomunale differisce sostanzialmente dal progetto pubblicato e approvato (vedi figure 3 e 4 del messaggio).

L'Ufficio federale delle strade (USTRA), con decisione del 22 maggio 2008, per quanto di sua competenza, ha formulato preavviso favorevole al nuovo sistema viario all'uscita della galleria al comparto Cassarate, in particolare alla nuova copertura di protezione fonica e al raccordo alla viabilità locale con la nuova rotonda a cavallo del Cassarate. In direzione sud si prevede un by-pass alla rotonda. La conduzione del traffico fino in zona Cornaredo (nodo Termica) avviene su due corsie.

Il nodo intermodale è ubicato a nord dello stadio in zona "Resega".

Come a più riprese affermato i tempi di realizzazione delle diverse infrastrutture non coincidono e considerato che la galleria sarà percorribile con abbondante anticipo rispetto alla realizzazione delle altre infrastrutture (in particolare la rotonda sul fiume Cassarate e l'asse di penetrazione su via Ciani) la pianificazione di un piano viario provvisorio comprensivo del Park+Ride è determinante per la messa in esercizio di un'opera che la popolazione luganese attende da tempo.

Il tutto dovrà però avvenire tenendo conto:

delle esigenze ambientali e della qualità di vita della popolazione residente nei comuni interessati;

della necessità di poter disporre di una soluzione praticabile, ancorché temporanea;

di una realizzazione viaria che non ostacoli la soluzione definitiva;

dei necessari spazi di cantiere per l'esecuzione di tutte le opere progettate.

### 3. IL PARK+RIDE PROVVISORIO

L'ubicazione del P+R provvisorio è stata individuata considerando i seguenti criteri di valutazione:

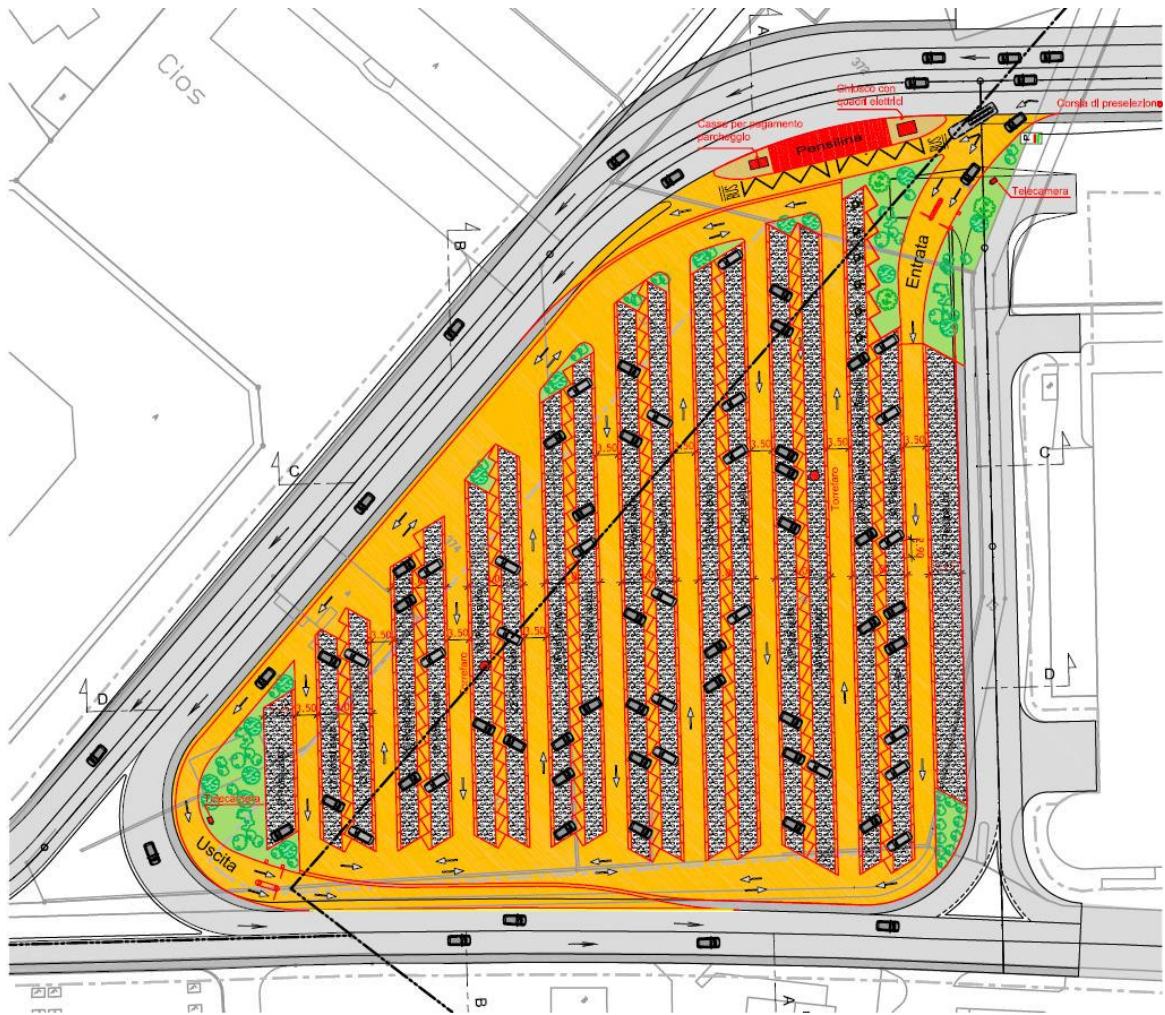
- ricerca di un fondo libero da costruzioni;
- distanza dal portale della galleria, rispettivamente vicinanza al nodo di Cornaredo;
- buona accessibilità dal e al sistema viario (senza svolte a sinistra);
- superficie del fondo tale da permettere l'insediamento di un minimo di ca. 400 posti auto su un unico livello.

La scelta, in accordo con la CRTL e i rappresentanti dei Comuni riuniti attorno al tavolo NQC é caduta sulla variante che prevede l'ubicazione del P+R in parte sui fondi siti nei comuni di Porza e di Canobbio e si situa ad est dello stand di tiro di Lugano e a sud-ovest dell'attuale "Mercato Resega" (Coop). Questa ubicazione dispone di accessi facilitati per le due direzioni da e per la galleria, rispettivamente verso il polo.

Nelle fasi successive di progettazione (Pdef) ed in vista di una realizzazione definitiva, sono stati poi assunti **precisi impegni nei confronti dei Comuni**, che hanno portato a:

- considerare la realizzazione di un P+R (autosilo) con limitata invasione della superficie;
- ricercare delle altre ubicazioni del P+R.

Questo ultimo impegno ottemperato con il concorso e successivo Masterplan NQC ha individuato in zona Cornaredo l'ubicazione ottimale, che però, come già segnalato, non è realizzabile in tempo utile.



Planimetria P+R provvisorio

Il P+R provvisorio progettato occupa una superficie di ca. 12'000 m<sup>2</sup>, di cui ca. 2'000 m<sup>2</sup> già acquisiti nell'ambito del PG e Pdef della galleria Veduggio-Cassarate, ed ha la capienza di 450posti di cui 6 dedicati ai disabili; sul lato nord è prevista la fermata del bus-navetta con pensilina.

La gestione del P+R è prevista con barriere e con corsie di preselezione in entrata e in uscita di ca. 50 m di lunghezza, che si allacciano al sistema viario approvato.

Le caratteristiche geometriche del P+R e le dimensioni degli stalli sono progettati secondo le norme VSS. La disposizione a "lisca di pesce" è stata adottata al fine di ottenere un sistema funzionale con la massima capacità possibile.

Lo standard costruttivo evidenzia il carattere temporaneo dell'opera e pertanto i progetti esecutivi sono indirizzati alla scelta di materiali e di soluzioni tali da assicurare un livello qualitativo coerente con la provvisorietà dell'opera. La pavimentazione delle vie di scorrimento, ad esempio, sarà a strato unico di asfalto, gli stalli saranno in terra battuta con strato superficiale di ghiaietto tali da permettere l'infiltrazione delle acque così come richiesto dalle moderne normative in fatto di smaltimento delle acque meteoriche. Il sistema di canalizzazione sarà tale da permettere in primis l'infiltrazione e sarà però dotato di installazione di ritenzione in caso di forti precipitazioni e di evacuazione ritardata degli eccessi nelle canalizzazioni.

I mezzi pubblici potranno accedere direttamente al P+R tramite corsia preferenziale. Tariffe e gestione del P+R, nonché il servizio navetta, saranno definite nell'ambito del concetto generale del PTL, in modo coordinato, adottando una strategia e criteri tariffali in funzione di diversi aspetti quali ubicazione, servizio offerto dal trasporto pubblico, gestione con o senza barriere, tariffe per abbonati e tariffe giornaliere ecc. In tal senso la Sezione della mobilità, in collaborazione con la CRTL è al lavoro per definire i principi di gestione coinvolgendo tutti gli interessati a questa tematica di fondo del PTL.

È comunque già sin d'ora chiaro che con la messa in funzione del P+R in oggetto anche tutti gli altri parcheggi disponibili nel comprensorio di Cornaredo dovranno essere convertiti in parcheggi a pagamento in quanto non è pensabile che a fronte di un'offerta gratuita, l'utenza utilizzi una struttura a pagamento. Certamente le tariffe di parcheggio dovranno essere oggetto di negoziazione onde poter stabilire una tariffa d'uso ragionevole a prezzi politicamente concordati.

Inoltre, il trasporto tramite navetta dovrà essere reso gratuito, per chi utilizza il Park+Ride, in modo da incentivare al massimo l'uso del mezzo pubblico per recarsi in centro città ed abituare così i cittadini a ragionare in termini di mobilità combinata ed ambientalmente sostenibile.

**La durata dell'opera, stante il messaggio, dovrebbe essere limitata nel tempo e più precisamente viene indicata in 5 anni, periodo di tempo, a mente della Commissione, troppo ottimistico considerate le difficoltà procedurali attinenti alla realizzazione definitiva contemplata dal piano NQC.**

#### **4. PROCEDURA DI APPROVAZIONE**

**L'approvazione del progetto avverrà secondo i disposti della Legge sulle strade (Lstr) con la conseguente pubblicazione del progetto stradale.**

Questo elemento assume un aspetto determinante soprattutto alla luce del capitolo seguente (Realizzazione di un P+R da parte dei privati) in quanto appare come l'unica via percorribile per una eventuale realizzazione su altri sedimi da parte di privati interessati. Qualora ciò non fosse compatibile con la legislazione vigente quest'ultima opportunità verrebbe, di fatto, a cadere a priori.

#### **5. REALIZZAZIONE DI UN P+R PROVVISORIO DA PARTE DEI PRIVATI**

Lo scorso 30 giugno 2008 i municipi dei comuni di Canobbio, Lugano e Porza hanno segnalato al DT un'alternativa per la realizzazione del P+R provvisorio. Contattato dal relatore, l'Arch. Camponovo, per conto della Globus Gateway-Tours SA, ha confermato l'interesse per una realizzazione anticipatrice delle possibilità edificatorie previste nel PR-NQC e che metterebbe a disposizione come P+R provvisorio fino al momento della realizzazione del nodo intermodale definitivo. A nodo intermodale definitivo realizzato, il P+R e la struttura saranno destinati ad altra funzione nel rispetto del PR intercomunale NQC. Tale struttura sorgerebbe sul sedime retrostante l'attuale garage Amicar e potrebbe, a parere degli interessati, usufruire quasi interamente del piano viario provvisorio già definito per il P+R progettato dal Cantone. Il progetto dovrebbe essere pronto entro la fine di marzo del 2009.



Più recentemente, anche le AIL SA hanno manifestato al DT analogo disponibilità a realizzare un P+R provvisorio sui sedimi di loro proprietà all'interno del comparto NQC ed anche in questo caso, contattate dal relatore hanno ribadito il loro interesse. In questo caso la realizzazione appare, di primo acchito, un po' più complessa, in quanto dovrebbe sorgere direttamente sull'asse di scorrimento rotonda sul fiume Cassarate – via Ciani, previsto dal piano definitivo in fase di progettazione definitiva. Ciò nondimeno, l'ing. Ferretti delle AIL ci ha confermato la loro intenzione di procedere all'allestimento di un progetto entro la data limite del 31 marzo 2009.

**In considerazione del fatto che le due proposte dovrebbero rispettare i tempi fissati dal Cantone per l'inoltro dei progetti di massima e tenuto conto della esplicita volontà espressa dai comuni interessati non appare inverosimile escludere, in questa fase, l'eventualità che il P+R provvisorio possa essere realizzato dal privato nei termini sopradescritti. Sarebbe, in tal modo, evitata la realizzazione di un'opera di carattere temporaneo.**

Al momento attuale non ci sono però le sufficienti garanzie che ciò possa avvenire in tempi utili, tenendo conto dei previsti termini di conclusione della galleria Vedeggio-Cassarate e di tempi tecnici necessari per l'elaborazione dei progetti dell'opera da parte del privato, e la definizione degli accordi tra privato ed enti pubblici per la realizzazione e la gestione dell'opera. Qualora però, entro il 31 marzo 2009, tutte le problematiche indicate risultassero superate, le premesse per la realizzazione del P+R provvisorio da parte del privato saranno date e si potrà anche rinunciare alla sua realizzazione da parte del Cantone.

**I termini fissati dall'ente pubblico (31 marzo 2009) per la presentazione dei progetti di massima devono essere però resi imperativi onde evitare il rischio di trovarsi con la galleria completata ma senza il P+R.**

In questo caso, lo Stato dovrebbe mettere a disposizione un importo massimo analogo a quello richiesto con il presente messaggio per coprire, in parte, le spese di affitto della struttura nel periodo di utilizzo quale P+R, limitatamente all'eventuale superamento del costo effettivo di gestione, in relazione alla fissazione di un prezzo politico di parcheggio.

Il rimanente, o la somma intera qualora le tariffe di parcheggio riuscissero ad ammortizzare i costi di gestione, dovrebbe essere destinato alla copertura delle spese di gestione del servizio navetta destinato a collegare il P+R al centro città. Una soluzione, questa, che permetterebbe di rendere concorrenziale il parcheggio all'uscita della galleria rispetto all'affitto di un parcheggio in centro. Tutta l'operazione dovrebbe evidentemente essere gestita tenendo conto di una revisione globale della politica dei posteggi da parte della città di Lugano.

## 6. RICHIESTA DEL CREDITO D'OPERA PER LA REALIZZAZIONE DEL P+R

La realizzazione del progetto comporta gli oneri di procedura, progettazione definitiva ed esecutiva, esecuzione :

Indennità per diritti.	fr.	250'000
Sottostrutture, movimenti di terra, opere genio civile	fr.	1'100'000
Opere di soprastruttura	fr.	470'000
Rifiniture ed equipaggiamenti	fr.	550'000
<b>Totale 1</b>	<b>fr.</b>	<b>2'370'000</b>
Imprevisti	fr.	100'000
<b>Totale 2</b>	<b>fr.</b>	<b>2'470'000</b>
Spese generali, procedure	fr.	200'000
<b>Totale costi, IVA esclusa</b>	<b>fr.</b>	<b>2'670'000</b>
IVA 7.6%	fr.	200'000
<b>RICHIESTA DI CREDITO</b>	<b>fr.</b>	<b>2'870'000</b>

Con il presente messaggio si chiede di stanziare un credito di Fr. 2'870'000 per la realizzazione del P+R provvisorio di prima fase in zona Cornaredo.

Questo credito d'opera è stanziato nell'ambito del credito quadro di Fr. 905'000'000.00 concesso con decreti legislativi dell'11.03.1999 (relativo al messaggio no. 4839) e del 12.03.2003 (relativo al messaggio no. 5350)

Il credito quadro contempla, infatti, Fr. 50 mio per le opere di prima fase del PTL alla voce nodi interscambio e misure fiancheggiatrici (vedi messaggio 4839 e rapporto della gestione 4839/4839A R, 18.02.1999).

## 7. LINEE DIRETTIVE, PIANO FINANZIARIO, PIANO DIRETTORE

La concretizzazione del PTL è in sintonia con le Linee direttive 2008-2011 del dicembre 2007, Area di intervento prioritario no. 3 "Riscaldamento climatico, ambiente, energia", scheda 5.

Il credito di Fr. 2'870'000.- è previsto a Piano finanziario 2008-2011 del settore 62 strade cantonali, posizione 622.11.05.01 collegato all'elemento WBS 781.59.0213.

Le entrate sono previste a Piano finanziario degli investimenti al settore 62 Strade cantonali alla posizione PF 622.11.05.20 e collegate all'elemento WBS 781 68 1101.

La partecipazione dei Comuni è quella stabilita dalla chiave di riparto intercomunale del PTL (15%), con versamenti annuali di Fr. 7'500'000.- per dieci anni, ai sensi di quanto previsto nel credito quadro.

L'elaborazione del PTL avviene sostanzialmente tramite Uffici privati; lo Stato svolge in modo preponderante il ruolo di promotore e coordinatore in particolare delle complesse fasi procedurali. Non si prevedono quindi conseguenze a livello di personale.

Gli studi, le progettazioni e le realizzazioni, oggetto della richiesta di credito del presente messaggio, si riferiscono a opere e interventi conformi a quanto indicato nelle schede di coordinamento 12.23.1-5 e 10.4 del Piano direttore.

## 8. CONCLUSIONI

Sentiti i rappresentanti del Dipartimento del territorio (signori Celio e Kleinguti) appare indispensabile procedere all'adozione da parte del Legislativo del messaggio in oggetto in quanto, allo stato attuale della situazione non è ancora ipotizzabile il rispetto dei tempi previsti da parte dei privati. Troppe sono ancora le incognite e lo scambio di opinioni avuto dal relatore con i diretti interessati non ha permesso di dissiparle in modo definitivo.

Ciò nondimeno appare perlomeno prematuro chiudere definitivamente la porta anzitempo in quanto la soluzione "privati" avrebbe il pregio di:

- assecondare la volontà chiaramente espressa dai comuni interessati;
- permettere una realizzazione riutilizzabile trascorso il periodo transitorio;
- evitare l'occupazione di un'area che potrebbe essere utilizzata altrimenti;
- evitare la realizzazione di un P+R a cielo aperto;
- scongiurare il rischio che la soluzione provvisoria si trasformi in definitiva o venga confermata per tempi biblici.

Evidentemente qualsiasi soluzione provvisoria, sia pubblica sia privata non dovrà in nessun caso ostacolare né i lavori per la realizzazione di tutte le opere viarie, né il futuro sviluppo del NQC e soprattutto non dovrà essere d'intralcio per le realizzazioni definitive.

Pertanto, tenuto conto di quelli che sembrano interessamenti "seri" da parte dei privati, la Commissione della gestione invita il CdS, per il tramite del DT ad accentuare i contatti con i diretti interessati e ad accelerare la definizione del quesito a sapere se i disposti della Legge sulle strade possono essere pedissequamente applicati anche in caso di realizzazioni provvisorie da parte di privati, quando queste avvengono in un contesto di cooperazione sinergica.

Si tratta, quest'ultimo, di un elemento determinante in quanto porterebbe, di fatto, all'esclusione di possibilità di ricorso e quindi accelererebbe di molto tutto l'iter procedurale. Il che, tenuto conto del fatto che i privati possono assegnare per mandato diretto i diversi appalti, permetterebbe, a detta degli esperti, il rispetto dei tempi realizzativi e la conseguente messa a disposizione del P+R al momento della messa in funzione della galleria.

La Commissione della gestione, per evitare all'Ente pubblico di trovarsi in difficoltà a causa di eventuali pastoie di ordine procedurale che dovessero insorgere, invita inoltre il Parlamento ad accettare, a titolo cautelativo, il decreto legislativo con l'aggiunta di un ulteriore articolo che renda caduco il dispositivo di legge qualora si addivenisse ad un accordo con i privati che permettesse una soluzione adeguata e più interessante.

Infine, in considerazione delle difficoltà dettate dalla crisi economica in atto, la Commissione della gestione, qualora la realizzazione fosse assegnata ai privati, anche se la commessa può essere assegnata in modo diretto, impone all'ente realizzatore il rispetto di tutte le normative contemplate dalla Legge sulle commesse pubbliche.

Per la Commissione gestione e finanze:

Saverio Lurati, relatore

Bacchetta-Cattori - Beltraminelli - Bertoli - Bobbià -

Celio - Foletti - Ghisletta R. - Gobbi N. - Jelmini - Merlini -

Orelli Vassere - Pinoja - Regazzi - Righinetti - Vitta

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente la concessione di un credito di fr. 2'870'000.00 per la realizzazione del Park+Ride di prima fase in zona Cornaredo, opera del Piano dei trasporti del Luganese (PTL), nell'ambito del credito quadro di fr. 905'000'000.00 concesso a favore delle opere di prima fase del PTL con decreto legislativo del 12.03.2003**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

- visto il messaggio 9 dicembre 2008 n. 6151 del Consiglio di Stato;
- richiamato il DL 12.03.2003 relativo all'aggiornamento del credito quadro di fr. 905'000'000.00 (BU 2003, 115);
- visto il rapporto 3 marzo 2009 n. 6151 R della Commissione della gestione e delle finanze,

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

È approvata la concessione di un credito di fr. 2'870'000.00 per la realizzazione del Park+Ride di prima fase (provvisorio) in zona Cornaredo, opera del Piano dei trasporti del Luganese (PTL), Gruppo funzionale 1, secondo la Legge sulle strade, nell'ambito del credito quadro di fr. 905'000'000.00 (DL 12.03.2003).

### **Articolo 2**

Il credito sarà iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio: Divisione delle costruzioni fr. 2'870'000.00.  
I contributi degli enti coinvolti nella realizzazione delle opere saranno accreditati alle corrispondenti voci d'entrata.

### **Articolo 3**

Qualora si addivenisse ad un accordo con i privati il suddetto credito verrà stralciato.

### **Articolo 4**

Il presente Decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.