

Il Consiglio di Stato

Signor
Raoul Ghisletta e cofirmatari
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione 20 settembre 2018 n. 140.18

La Confederazione boccia il PAL 3 Luganese per colpa dei ritardi nel PAL1 e nel PAL2: facciamo chiarezza sulle responsabilità, sulle misure da prendere e sugli obiettivi in materia di ripartizione modale del traffico!

Signori deputati,

ci riferiamo alla vostra interrogazione del 20 settembre 2018 e prima di entrare nel merito delle domande esprimiamo alcune considerazioni di carattere generale.

Come noto il Consiglio federale nella sua decisione del 14 settembre scorso propone al Parlamento di non sostenere le misure presentate in lista A (per le quali, dunque, è stato richiesto un cofinanziamento tramite il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato – FOSTRA) del PAL3. Ciò equivale ad un mancato contributo federale di ca. 3.6 mio fr. (35%, IVA escl.), su un costo totale delle misure pari a 10.3 mio fr., di cui 7.4 mio di importanza locale.

Nel PAL3, strumento globale di coordinamento fra insediamenti, paesaggio e mobilità del Luganese, sono state inserite anche misure che completano il quadro pianificatorio e progettuale dell'agglomerato per ambito d'azione ed efficacia, ma che procedono grazie a fonti di finanziamento differenti rispetto al FOSTRA. Fra queste citiamo alcune fra le più importanti quali la Rete tram-treno del Luganese, le nuove fermate TILO del Vedeggio, la riorganizzazione della rete del trasporto pubblico su gomma o ancora la riqualifica della viabilità Porta Ovest. Per maggiori dettagli si rimanda al rapporto PAL3 consegnato alla Confederazione a dicembre 2016 e ottenibile al link www.ti.ch/pa.

Fatta questa premessa, rispondiamo come segue alle singole domande.

1. Fornire la risposta completa della Confederazione che motiva la bocciatura dei contributi federali per il PAL3

Il rapporto di valutazione del PAL3 da parte della Confederazione è scaricabile liberamente al link: <https://www.aren.admin.ch/aren/it/home/trasporti-e-infrastrutture/programmi-e-progetti/pta/3g.html>.

Il giudizio sull'efficacia del PAL3 da parte dell'ARE è sufficiente (sono stati assegnati 4 punti). È per contro negativo l'apprezzamento sul grado di avanzamento e sul reporting sulle generazioni precedenti (PAL 1 e PAL2); questa valutazione ha portato l'ARE ad assegnare un *malus* di 1 punto, dando così un risultato complessivo (3 punti) inferiore al minimo per accedere al finanziamento federale.

2. Indicare quanti sono nel dettaglio i mezzi federali mancanti e per quali interventi

Il PAL3 comprende complessivamente 59 misure. La tabella seguente mostra le misure annunciate in lista A per le quali si è ipotizzato il finanziamento federale.

Numero misura	Nome misura	Importanza locale/regionale	Ente responsabile	Costo (CHF, stato prezzi 2016, IVA escl.)	Contributo federale ipotizzato nel 2016 (35%) ¹
TP 1.6c	Nodo TP Paradiso	Regionale	Cantone	1'200'000	420'000
ML 4.2a	Rete ciclabile pedonale regionale Città Alta, lato monte - tratta centrale e sud	Regionale	Città di Lugano	300'000	105'000
ML 4.3	Rete ciclabile pedonale d'agglomerato Valle del Vedeggio	Locale	Comuni di Bedano, Mezzovico-Vira, Monteceneri, Torricella-Taverne	1'200'000	420'000
ML 4.4	Rete ciclabile pedonale d'agglomerato Basso Vedeggio	Locale	Comuni di Agno, Bioggio e Manno	350'000	122'500
ML 4.8	Mobilità lenta urbana - Piano dei percorsi ciclabili della città di Lugano	Locale	Città di Lugano	3'350'000	1'172'500
ML 4.9	Rete ciclabile pedonale d'agglomerato Valle della Tresa	Locale	Comuni di Croglio, Monteggio, Ponte Tresa e Sessa	2'500'000	875'000
ML 4.10	Mobilità lenta Porta Ovest - Integrazione rete ciclabile/pedonale regionale	Regionale	Cantone	1'400'000	490'000
Totale				10'300'000	3'605'000

3. Prendere posizione sulle responsabilità alla base del non adeguato avanzamento delle misure del PAL1 e PAL2, indicando chi sono i responsabili di questo significativo fallimento

In occasione dell'incontro con l'ARE del 29.03.2018, i delegati del Dipartimento del territorio e della Commissione regionale dei trasporti del Luganese hanno ribadito quanto già indicato nel rapporto PAL3: le misure delle generazioni precedenti sono progredite in maniera soddisfacente e i punti negativi segnalati (cfr. p. 15 del rapporto ARE) non sono condivisi. A titolo di esempio si riporta che l'89% delle misure di PAL1 e PAL2 procedono secondo le tempistiche stabilite o in un breve ritardo (accettato dall'ARE), l'81% se si considerano unicamente le misure di mobilità. Il restante 11% presenta ritardi prolungati, dovuti a fattori non prevedibili al momento della pianificazione dell'attuazione delle opere.

L'attuazione di PAL1 e PAL2 non può dunque considerarsi un fallimento.

La non entrata in materia sul finanziamento, a causa di una opinabile valutazione sull'avanzamento delle generazioni precedenti, è a nostro modo di vedere una penalizzazione eccessiva. Lo stesso giudizio è peraltro espresso dalla Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale (CTT-N) che, è notizia recente, propone al Parlamento federale di "ripescare" tre Programmi d'agglomerato, tra cui il PAL3.

4. Indicare cosa intende fare per risolvere il problema sorto dopo la bocciatura federale del PAL3

Come riportato sopra, il PAL3 prevede una serie di misure ed opere che, indipendentemente dai contributi federali, verranno attuate nei prossimi anni. Consiglio di Stato e CRTL sono in trattativa per definire modalità e tempi per progettare e realizzare gli interventi ritenuti necessari.

¹ Il contributo ipotizzato nel 2016 era del 35%, sulla scorta di quanto già concesso per il PAL2. Secondo le valutazioni espresse dalla Confederazione con rapporto del 14.09.2018, il PAL3 potrebbe però beneficiare del 40%.

Il finanziamento delle opere infrastrutturali di importanza regionale verrà suddiviso secondo la chiave di riparto attuale. Come già affermato nel comunicato del DT richiamato nella vostra interrogazione, confermiamo in questa sede che la decisione di non stanziare finanziamenti per il PAL3 da parte della Confederazione non incide sostanzialmente sulla realizzazione delle opere cofinanziate dal Cantone previste nella lista A (cfr. pto 2).

5. Fornire il dato relativo agli spostamenti complessivi a Lugano, rispettivamente nel Luganese, nei giorni feriali: percentuale delle persone che si spostano con autoveicoli privati e percentuale delle persone che si spostano con i mezzi pubblici (frontalieri inclusi)

A pag. 193 del Rapporto esplicativo finale PAL3 sono esposti i principali dati di mobilità del Luganese. Si riporta di seguito la tabella riassuntiva relativa al traffico giornaliero feriale medio del 2013.

mezzo di trasporto	Ticino e Mesolcina			Luganese		
	pers/g	%		pers/g	%	
TL	476'261	28%		193'524	31%	
TP	95'943	6%	8%	42'390	6%	10%
TIM	1'112'352	66%	92%	394'798	63%	90%
Totale (TL+TP+TIM)	1'684'556	100%		630'712	100%	
Solo TIM+TP	1'208'295	72%	100%	437'188	69%	100%

Legenda: TL= traffico lento (a piedi e in bici), TP = traffico pubblico, TIM = traffico individuale motorizzato

Per quanto concerne i soli movimenti all'interno della Città di Lugano, si stimano ca. 200'000 persone/g.

6. Quale obiettivo si pone nella ripartizione modale dei trasporti?

7. Con che tempistica?

Nella ripartizione modale il PAL3 si pone l'obiettivo, entro il 2030, di una quota del trasporto pubblico prossima al 30% (cfr. cap.6.2.1 PAL3).

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 5 ore per tutti i servizi cantonali coinvolti.

Vogliate gradire, signori deputati, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Claudio Zali

Il Cancelliere:



Arnoldo Coduri

Copia:

- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)