

Messaggio

numero

7614

data

19 dicembre 2018

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 19 giugno 2018 presentata da Sergio Morisoli e cofirmatari "Opere viarie in Ticino: investire almeno 1 miliardo di franchi nei prossimi 4 - 6 anni"

Signora Presidente,
signore e signori deputati,

con il presente messaggio il Consiglio di Stato prende posizione sulla Mozione "Opere viarie in Ticino: investire almeno 1 miliardo di franchi nei prossimi 4 - 6 anni" del 19 giugno 2018 inoltrata da "La Destra".

In sintesi, la mozione propone pianificare importanti opere a favore della mobilità privata e di destinare loro mezzi finanziari per un miliardo di franchi, sottoponendo una conseguente richiesta di credito al Gran consiglio. Sono inoltre elencate le opere ritenute prioritarie.

PREMESSA

Secondo la mozione:

- *"da troppi anni il Cantone investe poco in questa importante e imprescindibile alternativa al mezzo pubblico; per questo motivo è ora e tempo di agire con convinzione e determinazione, indipendentemente dal sostegno finanziario della Confederazione";*
- *oggi vi sarebbero "condizioni quadro favorevoli agli investimenti";*
- *sono ipotizzati ed elencati i "benefici di una mobilità privata più scorrevole".*

Se sulle due ultime affermazioni e osservazioni non vi è nulla da eccepire, sulla prima sono necessarie alcune precisazioni.

Nella seconda metà del secolo scorso la priorità in materia di mobilità è stata dedicata nel nostro Cantone come altrove allo sviluppo della rete stradale e autostradale. Il trasporto individuale motorizzato ha notoriamente portato molti benefici alla sviluppo nostra società, ma è stato accompagnato da inconvenienti altrettanto conosciuti.

La politica in materia di mobilità si è così riorientata ampliando lo spettro degli interventi e optando per il potenziamento del trasporto pubblico e della mobilità lenta, ambiti che necessitano tuttora di un certo recupero, con l'obiettivo di offrire un'alternativa più sostenibile alle necessità di spostamento della popolazione e dei visitatori.

Questo (ri)orientamento, con tutti i benefici che ne derivano, non vuole però trascurare le migliorie per il traffico privato. Alcune arterie stradali non sopportano quasi più i carichi odierni ma le misure allo studio in materia di mobilità privata potranno risolvere solo parzialmente il problema.

Questo Consiglio intende proseguire sulla via tracciata negli ultimi anni e consolidata in tutti i documenti pianificatori e progettuali.

Per gli investimenti in tutto il settore della mobilità in passato e fino ad oggi sono stati pianificati i mezzi finanziari seguenti (importi lordi):

- quadriennio 2008-2011: 451 mio CHF (senza i residui delle strade nazionali)
- quadriennio 2012-2015: 476 mio CHF
- quadriennio 2016-2019: 536 mio CHF

Come si può constatare, i mezzi disponibili per la mobilità sono in aumento e ad oggi sono pari a circa un miliardo di franchi su due quadrienni, di questi circa il 30% per il settore trasporti e il 70% per le strade cantonali, compresa la loro conservazione.

Nei prossimi quadrienni le richieste di dotazione a Piano finanziario, la cui determinazione spetterà ai governi che si succederanno, aumenteranno sensibilmente, anche in virtù delle grandi opere in gestazione, che in larga misura corrispondono a quelle elencate dalla mozione.

Occorre tuttavia rilevare come non sempre la realizzazione delle opere segua le pianificazioni finanziarie. Nel quadriennio in corso, la spesa effettiva del settore mobilità risulterà inferiore rispetto a quanto pianificato poiché la concretizzazione delle grandi opere incontra difficoltà di vario genere, anche con crediti già approvati (la pubblicazione dei progetti può avvenire infatti solo con i crediti approvati).

Il problema non è quindi la disponibilità di mezzi finanziari, bensì la ricerca del consenso politico, i conseguenti e frequenti riesami dei progetti, le legittime opposizioni e i ricorsi nelle diverse fasi di procedura.

Si segnala, per concludere questa premessa, che l'iter istituzionale/politico per la concessione dei crediti non sembra risultare un problema e neppure il loro ammontare: negli ultimi 15 anni, per il solo settore delle strade cantonali il Parlamento ha stanziato crediti per la sistemazione stradale, la conservazione stradale e per opere diverse pari a circa 1.9 miliardi di franchi (di cui circa 30 milioni ancora pendenti in parlamento, stato al 12 dicembre 2018).

LA PROPOSTA DELLA MOZIONE

La mozione chiede *“al Consiglio di Stato di voler preparare un piano delle opere viarie legate alla mobilità privata entro 6 mesi indicando il loro grado di maturazione e sottoporre al Gran consiglio una richiesta di un credito di almeno 1 miliardo di franchi da utilizzare nei prossimi 4-6 anni per portarle in fase realizzativa il più presto possibile (progetti esecutivi e realizzazione delle opere)”*.

In realtà la maggior parte delle opere citate nella mozione sono già pianificate, alcune dispongono pure di base legale e/o sono già state pubblicate. Alcune altre sono di parziale o esclusiva competenza della Confederazione: se parziale, la collaborazione è già avanzata, se esclusiva il margine di manovra cantonale per modificarne la loro programmazione è poco tecnico/finanziario, bensì quasi solo politico.

In base all'elenco dei progetti contenuti nella mozione, si può precisare quanto segue, segnalando che gli oggetti per i quali è stato richiesto un credito cantonale sono già

pianificati finanziariamente su un periodo di 4-8 anni (infatti, di regola un messaggio non viene licenziato dal Governo se non trova un aggancio nella pianificazione finanziaria):

- *Riorganizzazione viaria quartiere Cornaredo*

Il credito d'opera pari CHF 84'160'000 è stato concesso dal Gran consiglio in data 7 novembre 2016, nel frattempo l'opera è stata pubblicata e le diverse opposizioni pervenute sono all'esame dei servizi competenti.

- *Semisvincolo A2 Bellinzona*

L'opera è parzialmente di competenza della Confederazione (allacciamento autostradale). Il credito d'opera lordo pari a CHF 65'000'000 è stato concesso dal Gran Consiglio in data 23 gennaio 2018, la pubblicazione del progetto è prossima.

Cresciuta in giudicato l'autorizzazione a costruire, Cantone e Confederazione realizzeranno in modo coordinato le rispettive parti d'opera con l'obiettivo della messa in funzione contemporanea dell'intero progetto, oggi prevista entro il 2024.

- *Collegamento A2-A13 Locarno-Bellinzona*

A partire dal 1.1.2020 l'opera sarà di esclusiva competenza della Confederazione.

Il Cantone, per accelerarne l'avanzamento, ha chiesto e ottenuto dal Gran consiglio (DL 22.02.2016) un credito di CHF 9'600'000, per l'allestimento del piano generale ai sensi della Legge sulle strade nazionali, che potrà essere condiviso e ripreso dalla Confederazione per le successive fasi.

La progettazione da parte del Cantone si concluderà con la consegna del piano generale all'USTRA nel corso del 2019, seguiranno l'approvazione del Consiglio federale e l'attuazione delle successive fasi da parte della Confederazione. Lo sforzo fatto in favore di questa opera è notevole, ben difficilmente si poteva fare di più.

- *Potenziamento autostrada A2 tra Lugano e Mendrisio*

Quest'opera è di esclusiva competenza della Confederazione. L'orizzonte temporale per la realizzazione è fissato al 2040 secondo la pianificazione finanziaria della Confederazione. Attualmente è in fase di allestimento il progetto generale (secondo la Legge sulle strade nazionali) che dovrebbe essere sottoposto per approvazione al Consiglio Federale nel corso del 2021.

A livello cantonale si è più volte segnalato le necessità di eliminare la cesura dell'abitato di Bissone nell'ambito del progetto di potenziamento dell'autostrada. Berna ha recepito la necessità cantonale assicurando un importante contributo finanziario quale misura fiancheggiatrice ad un eventuale galleria di aggiramento del nucleo di Bissone.

- *Accelerare la realizzazione delle opere previste dai piani di agglomerato.*

Tutti gli altri progetti di mobilità privata (motorizzata e lenta) che hanno superato il livello di studio di fattibilità.

Nell'ambito dei Programmi di agglomerato di prima e seconda generazione, negli ultimi 5 anni sono stati chiesti e concessi crediti per un totale che supera i 100 milioni di franchi, altri 15 sono al vaglio del Gran consiglio. Ulteriori crediti, tenuto conto dei programmi di terza generazione recentemente approvati dalla Confederazione, saranno sottoposti al Parlamento nei prossimi anni.

Per quanto attiene i tempi di realizzazione il Dipartimento del territorio fa quanto in suo potere per attuare celermente le opere, tenuto conto dei vincoli legati alla ricerca del consenso, alle risorse umane disponibili, alle procedure previste dall'ordinamento giuridico e dalla necessità di scaglionare i cantieri sugli assi con importanti carichi di traffico.

- *Collegamento con gallerie del Malcantone da Agno fino a Ponte Tresa.*

Per questo grande progetto è in corso un aggiornamento dello studio di fattibilità, in modo tale da poter procedere in futuro e con continuità, dopo il termine del cantiere per la circonvallazione Agno – Bioggio, considerata prioritaria. Nel frattempo sono state concepite e progettate delle misure urgenti sull'asse, oggetto del messaggio 7412 del 6.9.2017 approvate dal Parlamento lo scorso 12 dicembre. Visto il notevole numero di progetti in corso, alcuni di grande entità, non si vede come si possa prendere in considerazione l'anticipo di un'opera che, da sola, comporta un investimento che supera il mezzo miliardo di franchi.

In merito alle altre richieste della Mozione e meglio “[...] Il Consiglio di Stato dovrà inoltre attivarsi verso i competenti uffici della Confederazione affinché vengano corrisposti i sussidi di loro competenza, anche se non dovranno essere vincolanti o causare un effetto sospensivo in caso di esito negativo. Si chiede al Consiglio di Stato di essere inoltre pronto ad anticipare le quote finanziarie della Confederazione, nel caso non fossero disponibili a breve termine”, va precisato che finora i sussidi federali sono decisi e versati secondo gli avanzamenti dei lavori.

CONCLUSIONE

Come illustrato, lo sforzo nell'ambito degli investimenti in materia di mobilità è molto elevato, sarà anche maggiore in un prossimo futuro e tiene adeguatamente conto di tutte le modalità di trasporto.

La pianificazione finanziaria attuale risulta equilibrata e la richiesta di un credito globale come proposto dalla mozione risulterebbe avulso dalla tempistica realistica necessaria per la realizzazione delle opere.

Questo Consiglio ritiene peraltro politicamente inopportuno che in un singolo settore di intervento dello Stato venga deliberato un credito globale di tale ampiezza senza che gli oggetti di riferimento abbiano raggiunto la necessaria maturità e consenso.

Per le ragioni esposte, nella misura in cui non possa essere ritenuta evasa, si invita il Gran Consiglio a voler respingere la mozione.

Vogliate gradire, signora Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente: Claudio Zali

Il Cancelliere: Arnoldo Coduri

Annessa: Mozione 19 giugno 2018

MOZIONE

Opere viarie in Ticino: investire almeno 1 miliardo di Franchi nei prossimi 4- 6 anni

del 19 giugno 2018

Premessa

Gli imbottigliamenti e le colonne sono all'ordine del giorno nel Mendrisiotto, Luganese e Malcantone, da qualche tempo pure nelle altre regioni del Cantone. A causa di un'eccessiva immigrazione la popolazione residente è aumentata di quasi 30'000 unità e i lavoratori frontalieri sono cresciuti da 36'000 a più di 62'000 in 10 anni (più di 65'000 nel 2018). Quasi 60'000 persone in più che si spostano regolarmente su strade che sono rimaste pressoché immutate da 40 anni. A pagare lo scotto sono i cittadini ticinesi che vivono oramai nel traffico buona parte della loro giornata, l'economia e gli artigiani che sono confrontati con gli elevati costi, dove i loro operai al posto di lavorare presso i clienti sono invece imbottigliati in colonna. A soffrirne è pure il turismo, che oltre alle difficoltà che vive, subisce la mobilità in modo importante. Molti turisti d'oltralpe guardano a mete alternative proprio per le pessime condizioni del traffico cantonale.

Progetti promossi dal Dipartimento del territorio (DT)

Il Dipartimento del territorio (DT) sta sviluppando una serie di progetti nei settori:

- Trasporto pubblico: riorganizzazione dei trasporti regionali, alcuni importanti progetti regionali quali la rete Tram – treno del luganese, ecc.
- Mobilità lenta: realizzazione di piste ciclabili e percorsi pedonali utilitari.

Quanto indicato e promosso dal DT è condiviso e sostenibile, riteniamo tuttavia che le opere viarie a favore della mobilità privata sono previste forse a lungo termine. Da troppi anni il Cantone investe poco in questa importante e imprescindibile alternativa al mezzo pubblico; per questo motivo è ora e tempo di agire con convinzione e determinazione, indipendentemente dal sostegno finanziario della Confederazione. Questa proposta non vuole assolutamente chiedere un reindirizzamento degli sforzi finanziari del Cantone sottraendoli ai progetti ora promossi dal DT, ma vuole assegnare importi complementari a quanto già in essere.

Evoluzione demografica e dei lavoratori frontalieri in Ticino

(dati Ufficio di statistica del Canton Ticino)

	2006	2016	Differenza	Proiezione 2024	Differenza 2016-2024
Popolazione residente	324'851	354'375	+ 29'524	381'332	+ 26'957
Lavoratori frontalieri (G)	36'168	62'308	+ 26'140		
Totale	361'019	416'683	+ 55'664		

Con l'avvento della libera circolazione delle persone, pacchetto degli accordi Bilaterali I, il Ticino in 10 anni è popolato da quasi 60'000 persone in più. I residenti e i lavoratori frontalieri necessitano di spostarsi dal proprio domicilio al luogo di lavoro e molti di loro lo fanno utilizzando il mezzo privato. Tanti per necessità in quanto non vi sono alternative al mezzo privato, altri per abitudine. Per questa ultima categoria è necessario continuare a offrire servizi pubblici di qualità e laddove possibile disincentivare il mezzo privato. Con i progetti messi in campo dal DT si ipotizza e si spera una riduzione della mobilità privata a beneficio del trasporto pubblico. Non dimentichiamo però gli importanti limiti della mobilità pubblica dovuti a una pianificazione degli anni ottanta che naturalmente subiamo ancora oggi e il cui difetto è stato quello di creare abitazioni in modo diffuso su tutto il territorio. Lo stesso è avvenuto nelle zone di confine. In questa situazione la mobilità pubblica riesce a raggiungere solo una piccola percentuale di cittadini. Va inoltre considerato che le strutture attuali per la mobilità privata sono state concepite per flussi di traffico calibrati su dati demografici di parecchi decenni fa. In alcune regioni del Cantone, anche nei fine settimana, cioè quando il flusso dei lavoratori frontalieri è ridotto, la mobilità è problematica e spesso

congestionata. È l'ennesima conferma che la rete attuale delle strade è oramai superata. La situazione della mobilità ha raggiunto il collasso e ogni giorno i bollettini della mobilità di Via Suisse (<https://viasuisse.ch/it/>) segnalano ingorghi e colonne più o meno in tutte le principali strade di collegamento del Cantone.

Condizioni quadro favorevoli agli investimenti

I crediti concessi dagli istituti di credito agli Enti pubblici sono estremamente favorevoli. Il costo per interessi derivante dagli investimenti è trascurabile e considerando il beneficio generato da una mobilità più scorrevole e meno problematica, il ritorno dell'investimento avverrà certamente in tempi brevi.

In aggiunta, per il finanziamento di questo fondo, si chiede al Governo di valutare oltre alle classiche modalità, anche la possibilità di una emissione diretta di un prestito obbligazionario da parte del Cantone Ticino permettendo la sottoscrizione diretta oltre che a enti istituzionali anche al pubblico.

Benefici di una mobilità privata più scorrevole

I benefici facilmente ipotizzabili:

- Privati cittadini: che vedrebbero ridursi il tempo di percorrenza delle tratte domicilio-posto di lavoro
- Aziende e artigiani: che vedrebbero ridursi i costi per gli spostamenti e trasferte (tempo improduttivo e non fatturabile)
- Settore turistico: che grazie alla migliore mobilità potrebbe rendersi più interessante agli occhi dei turisti che desiderano spostarsi nel Cantone
- Ambiente: meno colonne e meno traffico ridurrebbero l'impatto generale del traffico e in particolare il consumo di carburante, con il conseguente minor impatto generale.

Proposta della mozione

Con questa proposta si chiede al Consiglio di Stato di voler preparare un piano delle opere viarie legate alla mobilità privata entro 6 mesi indicando il loro grado di maturazione e sottoporre al Gran consiglio una richiesta di un credito di almeno 1 miliardo di franchi da utilizzare nei prossimi 4-6 anni per portarle in fase realizzativa il più presto possibile (progetti esecutivi e realizzazione delle opere).

I progetti che dovranno essere oggetto del piano delle opere viarie:

- **Collegamento con gallerie del Malcantone da Agno fino a Ponte Tresa**
- **Riorganizzazione viaria quartiere Cornaredo**
- **Semisvincolo A2 Bellinzona**
- **Collegamento A2-A13 Locarno-Bellinzona**
- **Potenziamento autostrada A2 tra Lugano e Mendrisio**
- **Accelerare la realizzazione delle opere previste dai piani di agglomerato**
- **Tutti gli altri progetti di mobilità privata (motorizzata e lenta) che hanno superato il livello di studio di fattibilità.**

Altri progetti in altre regioni del Cantone potranno essere aggiunti dal Consiglio di Stato in conseguenza alla presente mozione. Il Consiglio di Stato dovrà inoltre attivarsi verso i competenti uffici della Confederazione affinché vengano corrisposti i sussidi di loro competenza, anche se non dovranno essere vincolanti o causare un effetto sospensivo in caso di esito negativo. Si chiede al Consiglio di Stato di essere inoltre pronto ad anticipare le quote finanziarie della Confederazione, nel caso non fossero disponibili a breve termine.

Sergio Morisoli
Brivio - Ferrari - Galeazzi -
Giudici - Pamini - Pinoja