

ANNO 2008/2009

Seduta XLV: lunedì 16 marzo 2009 - serale

SOMMARIO

1. 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.- concesso a favore delle opere di prima fase del PTL con decreto legislativo del 12 marzo 2003[4486](#)
 - [Messaggio del 9 dicembre 2008 n. 6151](#)
 - [Rapporto del 3 marzo 2009 n. 6151R; relatore: Saverio Lurati](#)
2. Chiusura della seduta e rinvio[4497](#)

PRESIDENZA: Norman Gobbi, Presidente.

Alle ore 17:40 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 82 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Arigoni G. - Arigoni S. - Bacchetta-Cattori - Badasci - Bagutti - Barra - Belloni - Beltraminelli - Beretta Piccoli - Bergonzoli - Bertoli - Bignasca B. - Bignasca M. - Bobbià - Boneff - Bonoli - Bordogna - Brivio - Caimi - Calastri - Canal - Canepa - Carobbio - Cavalli - Celio - Chiesa - Corti - Dafond - De Rosa - Dominé - Duca Widmer - Ducry - Ferrari - Franscella - Frapolli - Galusero - Garobbio - Garzoli - Ghisletta D. - Ghisolfi - Gianoni - Gianora - Giudici - Gobbi N. - Gobbi R. - Guidicelli - Gysin - Jelmini - Kandemir Bordoli - Krüsi - Lepori - Lurati - Maggi - Malacrida - Marcozzi - Mariolini - Martignoni - Mellini - Merlini - Moccetti - Orelli Vassere - Pagani - Pantani - Paparelli - Pedrazzini - Pellanda - Pestoni - Pinoja - Polli - Quadri - Ramsauer - Ravi - Regazzi - Righinetti - Rizza - Salvadé - Savoia - Solcà - Stojanovic - Viscardi - Vitta - Weber

Si sono scusati per l'assenza:

Bignasca A. - Foletti - Orsi - Rusconi

Non si sono scusati per l'assenza:

Dadò - Del Bufalo - Ghisletta R. - Poggi

- 1. 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.- CONCESSO A FAVORE DELLE OPERE DI PRIMA FASE DEL PTL CON DECRETO LEGISLATIVO DEL 12.03.2003**

Messaggio del 9 dicembre 2008 n. 6151

Conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze: adesione all'entrata in materia e approvazione del decreto legislativo annesso al rapporto medesimo.

È aperta la discussione di entrata in materia.

GOBBI R., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Porto l'adesione del gruppo PLR alla richiesta di un credito di 2'870'000 franchi per la realizzazione del Park & Ride (P&R) di prima fase (provvisorio) in zona Cornaredo (più precisamente nei Comuni di Canobbio e Porza). Il Piano dei trasporti del Luganese (PTL) prevede la costruzione di un P&R con una capienza di 1'200 posti, che dovrà riassorbire gli 800 posteggi già esistenti in zona. Questo credito d'opera fa parte del credito quadro di 905 milioni di franchi previsto per la realizzazione del PTL.

Il P&R costituisce una delle misure fiancheggiatrici – voluta dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e finalizzata all'ottenimento dei sussidi federali – per la realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate che, attesa da alcuni decenni, sarà conclusa nella seconda metà del 2011. L'ultimo diaframma del corpo principale cadrà nel corso del mese di maggio del 2009. Il costo previsto è di 355 milioni di franchi.

Nel frattempo si è però verificata l'impossibilità di eseguire il nodo intermodale (con P&R) contestualmente all'apertura della galleria. Lo studio del nuovo quartiere di Cornaredo (NQC), che riguarda i Comuni di Lugano, Canobbio e Porza, contempla la modifica dei contenuti urbanistici e del sistema viario. Questa fase – che prevede il completamento della procedura di adozione e l'approvazione del nuovo piano regolatore (PR) intercomunale, l'allestimento del progetto definitivo e la richiesta di credito di costruzione, la pubblicazione con relativo iter ricorsuale nonché l'allestimento dei progetti di dettaglio, gli appalti e l'esecuzione – richiederà tempi abbastanza lunghi. Ciò ha reso necessaria l'adozione di un sistema viario provvisorio e la realizzazione di un P&R di prima fase con funzione di filtro del traffico pendolare, il tutto definito in accordo con i Comuni che hanno promosso e sviluppato il nuovo PR intercomunale NQC. La scelta è caduta sul sedime a est dello stand di tiro e a sud-ovest del Mercato Resega (Coop); si otterranno 450 posti auto, di cui sei per disabili. Sul lato nord è prevista la fermata del bus-navetta che avrà una corsia preferenziale.

Il 30 giugno 2008 i Municipi di Lugano, Porza e Canobbio hanno segnalato un'offerta di privati per la realizzazione di un P&R che anticiperà le possibilità edificatorie previste nel PR intercomunale NQC. Le Aziende industriali di Lugano SA (AIL SA) sarebbero inoltre disposte a utilizzare un proprio sedime, anch'esso facente parte del comparto NQC. Tale soluzione avrebbe il vantaggio di evitare la costruzione di un'opera temporanea. Una volta realizzato il P&R definitivo, le strutture private saranno destinate ad altre funzioni nel rispetto del PR intercomunale NQC. Queste alternative sono state prese seriamente in considerazione dalla Commissione della gestione e delle finanze, che invita l'ente pubblico a portare avanti le trattative con i privati e ad approfondire se i disposti di legge possano essere applicati anche a una realizzazione da parte dei privati stessi (entro il 31 marzo 2009).

A titolo cautelativo si impone la concessione del credito; la Commissione ha però voluto introdurre nel dispositivo una clausola che lo farebbe decadere qualora l'opera fosse realizzata dai privati (art. 3). Salutando con piacere questo ulteriore passo in direzione della realizzazione del PTL, a nome del gruppo PLR invito ad approvare il rapporto commissionale.

BELTRAMINELLI P., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Attualmente a Cornaredo si trova un P&R provvisorio per 800 posti (in realtà, i veicoli sono talvolta più di mille), completamente gratuiti; si tratta di una distesa di auto in superficie, ubicata in una zona che, con lo sviluppo di Lugano, è ormai parte integrante della città. È necessario procedere a una sua urgente riqualifica: la risposta pianificatoria arriva con il NQC, un progetto assai innovativo che è stato approvato dai consigli comunali di Lugano, Porza e Canobbio.

Il P&R definitivo previsto a Cornaredo – per 1'200 posti auto, un numero appena sufficiente se si considera tra l'altro che devono ancora essere completati i P&R di Molinazzo e Vezia – non sarà realizzato contestualmente all'apertura della galleria. Bisogna quindi aumentare, in maniera rapida ed efficace, l'effettivo dei posteggi disponibili. A tal proposito il messaggio governativo propone, a complemento dei parcheggi esistenti in zona, la costruzione di un P&R provvisorio con una capacità di circa 400 posti auto. Pur comprendendo le esigenze del Consiglio di Stato, riteniamo che questa soluzione, di emergenza e per nulla ideale, sia da evitare. Sono invece da accogliere favorevolmente le iniziative di privati volte a edificare due autosili sotterranei che sarebbero messi a disposizione come P&R provvisorio fino al momento della realizzazione del nodo intermodale definitivo. Tale opzione consentirebbe tra l'altro di riorganizzare la gestione dei P&R, finora gratuiti, nel comprensorio di Cornaredo; essi saranno convertiti – sul modello del P&R esistente in località Fornaci a Pazzallo – in parcheggi a pagamento (con integrato il trasporto pubblico). Se la chiara volontà espressa nel rapporto commissionale – sostenuta dai Comuni di Canobbio, Porza e Lugano – sarà ribadita dal Gran Consiglio prima e dal Governo poi, sono certo che sarà possibile trovare rapidamente una soluzione rispettosa del diritto.

Il gruppo PPD voterà a favore del credito, con l'auspicio che si possa trovare un accordo con i privati al fine di applicare l'art. 3 del decreto legislativo e destinare così il credito previsto alla costruzione non di un'opera effimera, ma di una struttura sotterranea che consentirà una riqualifica della zona e servirà da catalizzatore per lo sviluppo del NQC.

STOJANOVIC N., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Il gruppo PS aderisce al messaggio del Consiglio di Stato e al rapporto della Commissione della gestione e delle finanze sulla realizzazione di un P&R provvisorio a Cornaredo. A più riprese, abbiamo infatti sostenuto la realizzazione di posteggi nelle zone periferiche degli agglomerati, ciò che permette – evitando soste in centro e diminuendo il traffico cittadino – di migliorare la qualità di vita e la qualità dell'aria a vantaggio di tutti i cittadini. La posizione del gruppo PS è tuttavia estremamente critica e scettica per quanto riguarda la politica generale del Cantone nell'ambito del PTL. In particolare, vi sono tre aspetti da evidenziare.

1) I tempi

La galleria Vedeggio-Cassarate, i cui scavi sono iniziati nel 2005, sarà terminata tra poco più di due anni. La sua costruzione, però, era già stata decisa negli anni Novanta; il Cantone e, successivamente, le Autorità federali l'hanno approvata circa dieci anni or sono. In altre parole, è da almeno un decennio che si conosce l'ubicazione dell'uscita della galleria. Si sapeva anche che la Confederazione ha vincolato il proprio contributo (circa 200 milioni di franchi) a precise condizioni, in particolare all'esecuzione di misure fiancheggiatrici; non bisogna infatti dimenticare che, secondo gli uffici federali competenti, la costruzione della galleria si giustifica esclusivamente con l'esigenza di alleggerire il traffico nella zona centrale dell'agglomerato di Lugano e, quindi, di migliorare la qualità dell'aria. Una delle condizioni era la realizzazione, nella zona di Cornaredo, di un P&R sufficientemente grande per captare almeno una parte dei veicoli all'uscita della galleria; parliamo evidentemente di un piccolissimo contingente, cioè di 1'200 posti auto a fronte di un traffico giornaliero di 25-30 mila veicoli. A tal proposito, vorremmo porre alcune domande al Direttore del Dipartimento del territorio (DT):

- perché solo oggi, a due anni dall'apertura della galleria, il Gran Consiglio è chiamato a votare un credito per la costruzione di un P&R provvisorio e quindi non ancora definitivo?
- perché un simile ritardo nella realizzazione di questa importante misura fiancheggiatrice, mentre è stato fatto di tutto pur di costruire il più presto possibile la galleria stradale?
- perché dobbiamo votare oggi un credito di quasi tre milioni di franchi per un progetto provvisorio, invece di vedere a Cornaredo un P&R definitivo, che in questo momento sarebbe già dovuto essere in una fase avanzata di costruzione?

Il Consiglio di Stato non può affermare che il tempo a disposizione non era sufficiente. In effetti, già nel 2001, in una scheda di coordinamento del PTL nel quadro del Piano direttore cantonale (scheda-oggetto 12.23.3.5.b), la realizzazione del P&R a Cornaredo era stata considerata urgente; si può infatti leggere che *«tale nodo intermodale verrà realizzato secondo i tempi previsti dal grado di priorità 1»* e che, per il Cantone, è un *«obiettivo prioritario»* costruire il P&R a Cornaredo *«contemporaneamente alla messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate»*. Tale scheda è stata approvata dal DATEC il 24 settembre 2003. Per quale motivo oggi dobbiamo votare, in mancanza di meglio, un P&R provvisorio? Quest'ultimo dovrebbe rimanere in funzione per un periodo di cinque anni; secondo il rapporto della Commissione della gestione e delle finanze, si tratta di una stima troppo ottimistica, ragione per cui il P&R provvisorio rischia di diventare definitivo, almeno a medio termine.

2) La politica dei posteggi nell'agglomerato di Lugano

Tra le condizioni poste dalle Autorità federali non figura soltanto la necessità di costruire dei P&R in periferia, ma anche l'obbligo di eliminare, man mano che si realizzano i P&R, il medesimo numero di posteggi nella zona centrale della città.

A scanso di equivoci, vorrei citare alcune affermazioni del Direttore del DATEC contenute in una lettera del 27 marzo 2007: *«il termine formale per il controllo delle condizioni e degli oneri legati al finanziamento federale della galleria stradale Vedeggio-Cassarate è il momento della sua messa in servizio. [...] Ricordiamo che ad ogni nuovo parcheggio nei nodi intermodali e posteggi filtro del secondo anello (ossia nei P&R), deve corrispondere una diminuzione in uguale misura (1 parcheggio = 1 parcheggio) all'interno dell'agglomerato di Lugano»*. Il Consigliere federale concludeva precisando che *«nel caso in cui il Cantone non sarà in grado di garantirne l'attuazione in tempo, la Confederazione sarà costretta a riesaminare la decisione di sovvenzione del progetto, ciò che potrebbe condurre ad una modifica del suo ammontare»*.

Siamo sorpresi che il messaggio del Consiglio di Stato non indica dove e quando il Cantone intenda compensare i 400-500 nuovi posti auto creati con il P&R provvisorio. Chiedo pertanto al Direttore del DT quando e quanti posteggi saranno eliminati all'interno dell'agglomerato di Lugano. Ho l'impressione che a Lugano si proceda in tutt'altra direzione; al posto di sopprimere posteggi, se ne pianificano e se ne costruiscono di nuovi. Oltre al nuovo autosilo sotterraneo di ben quattro piani in fase di attuazione nell'area dell'ex Palace (dove sorgerà il Polo culturale di Lugano), preoccupa la prevista realizzazione di nuovi posteggi presso il futuro Campus 2 USI-SUPSI a Viganello. Il Consiglio comunale di Lugano ha di recente approvato una modifica del Piano regolatore che prevede la costruzione di 100 nuovi posteggi, malgrado nel febbraio del 2008 il Direttore del DT avesse parlato di una cinquantina di posteggi¹. Ricordo inoltre la mozione del 23 giugno 2008 in cui si chiede di limitare al minimo il numero dei posti auto (5-10) al Campus 2². Questo atto parlamentare è ancora inevaso, nonostante sia scaduto il termine entro il quale il Consiglio di Stato avrebbe dovuto pronunciarsi. Prego pertanto il Consigliere di Stato Marco Borradori di dar seguito al più presto a questa mozione, così come a quella del gruppo PS del 23 settembre 2008 in cui si domanda *«di aprire la galleria Vedeggio-Cassarate esclusivamente al traffico pubblico, fintanto che non saranno state realizzate le misure fiancheggiatrici previste dal PTL e dagli accordi sottoscritti dalla Confederazione»*³. Preoccupano infine tanto la prospettata costruzione di un nuovo autosilo nei pressi dell'ospedale Civico quanto la realizzazione di posteggi supplementari nell'area della trincea a Massagno.

3) Un P&R dei privati?

Non siamo contrari all'idea che il futuro P&R di Cornaredo – non si sa se provvisorio o definitivo – possa essere edificato da privati, insieme alle AIL SA e con una partecipazione finanziaria del Cantone. Accogliamo favorevolmente il fatto che privati investano loro risorse finanziarie in un progetto di interesse pubblico. A scanso di equivoci, occorre però sottolineare che, votando il presente messaggio, approviamo anche le seguenti considerazioni del Governo (contenute nel settimo capitolo): *«lo Stato metterà a disposizione un importo massimo analogo a quello richiesto con il presente messaggio per coprire le spese di affitto della struttura nel periodo di utilizzo quale*

¹ Cfr. *Raccolta dei verbali del Gran Consiglio*, anno 2007/2008, pagg. 3515-3516.

² Mozione: *Campus 2 USI-SUPSI: migliorare l'offerta di trasporto pubblico e di posti per biciclette e non di posteggi per studenti e docenti*, Nenad Stojanovic e cofirmatari, 23.06.2008 (*Raccolta dei verbali del Gran Consiglio*, anno 2008/2009, pagg. 836-838).

³ Mozione: *Apertura della galleria stradale Vedeggio-Cassarate al solo traffico pubblico fintanto che non saranno attuate le misure fiancheggiatrici*, Nenad Stojanovic e cofirmatari per il gruppo PS, 23.09.2008 (*Raccolta dei verbali del Gran Consiglio*, anno 2008/2009, pagg. 1748-1751).

P&R»; in altre parole, il Consiglio di Stato dichiara che non coprirà le spese di costruzione, esclusivamente a carico dei privati. Spiace perciò aver dovuto leggere nell'edizione di ieri del "Mattino della Domenica" alcune esternazioni di Giuliano Bignasca, municipale di Lugano, in cui cerca addirittura di ricattare il Cantone. Più precisamente, egli afferma che se i funzionari del DT oseranno «rompere le uova nel paniere al progetto dei privati di 1'200 posti sotto terra, sarà poi la Città a presentare opposizioni su opposizioni contro il progetto del piffero del P&R in superficie da 450 posti, bloccandolo all'infinito!»; più avanti, si può leggere che, qualora andasse in porto il progetto dei privati, «il Cantone dovrà pensare di versare un contributo un po' superiore, vale a dire nell'ordine di grandezza di 5 milioni di franchi!». A tal proposito, sono costretto a porre tre domande al Direttore del DT:

- 1) quale valore avrà il presente decreto legislativo – in particolare l'art. 3 in cui si afferma che *«qualora si addivenisse ad un accordo con i privati il suddetto credito sarà stralciato»* – se il progetto dei privati sarà definitivo e non provvisorio? Nel messaggio governativo e nel rapporto commissionale si parla infatti soltanto dell'ipotesi di un P&R provvisorio costruito dai privati, non di uno definitivo e sotterraneo come indicato da Giuliano Bignasca.
- 2) se si arrivasse a un accordo con i privati, il tariffario dei posteggi sarà determinato dal Cantone oppure i privati avranno un margine di manovra?
- 3) il Cantone è intenzionato a garantire che un P&R costruito dai privati sarà utilizzato solo ed esclusivamente allo scopo ben preciso previsto nel quadro del PTL, ossia quale posteggio filtro per i pendolari che lasceranno l'automobile a Cornaredo e usufruiranno del bus per recarsi in città? Se i privati intendono, come sospettiamo, utilizzare questi posti auto per altri scopi, allora tutta l'operazione diventa insostenibile e contraria all'impostazione generale del PTL.

Il gruppo PS si aspetta che il Consiglio di Stato, in particolare il Direttore del DT, sappia opporsi a questo ennesimo ricatto proveniente da membri del Municipio di Lugano. Il Cantone deve, oltre a rispettare gli accordi conclusi con la Confederazione, agire nell'interesse pubblico generale e non in favore di privati, di un determinato Comune o, peggio ancora, di un partito o di un municipale.

QUADRI L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Secondo il gruppo della Lega, la creazione di un P&R provvisorio in superficie per 450 posti auto non costituisce la migliore opzione, anzi. È senz'altro preferibile la realizzazione di oltre mille posteggi interrati, gestiti dalla TPL nella logica di un concetto attrattivo di mobilità integrata per i pendolari, soluzione che permetterà di filtrare in modo più efficace il traffico all'uscita della nuova galleria Veduggio-Cassarate. Tale progetto – condiviso dai Comuni toccati dall'opera e proposto dalle AIL SA e da privati – comporta importanti ed evidenti vantaggi:

- niente più posteggi provvisori in superficie che deturpano il territorio; sarà inoltre possibile smantellare gran parte degli attuali posteggi a cielo aperto disposti in maniera disordinata attorno allo stadio di calcio (recupero di spazi per aree verdi o di svago).
- nessun spreco di risorse finanziarie attraverso onerose opere provvisorie, inutili per il futuro sviluppo della città; i posteggi realizzati saranno infatti opere definitive, finalizzate allo sviluppo del futuro NQC.

- coinvolgimento di alcuni dei maggiori proprietari fondiari di Cornaredo secondo una logica di sviluppo strategico, che segna l'avvio della trasformazione di questa zona in un moderno e attrattivo "Quartiere di eventi" (con stadio calcistico, pista di ghiaccio, centro espositivo, palazzetto dello sport, spazi per concerti, eccetera) come previsto dal PR intercomunale attualmente in fase di approvazione.
- messa in funzione della galleria coordinata con la realizzazione del nodo intermodale definitivo che, con i suoi 1'500 posteggi al servizio del futuro NQC, rappresenta la soluzione cui bisogna mirare.

Il progetto delle AIL SA e dei privati deve essere presentato entro la fine del mese di marzo, condizione che sarà certamente rispettata. La Lega dei ticinesi chiede al Cantone di fornire rassicurazioni vincolanti sul fatto che porterà avanti in maniera celere questa variante, evitando di tentennare allo scopo di favorire quella in superficie, ritenuta anche dai tre Comuni coinvolti una soluzione dispendiosa e inutile nonché, nell'ottica dello sviluppo del NQC, dannosa.

Gli aspetti finanziari dell'operazione potrebbero far sorgere alcune domande. Al P&R in superficie (450 posti auto), oggetto del presente messaggio, sono destinati quasi tre milioni di franchi. La medesima cifra, secondo il rapporto commissionale, è prevista per il posteggio sotterraneo (1'200 posteggi), malgrado la sua costruzione costerà assai di più. Chiedo pertanto al Consiglio di Stato se, in linea di principio, è disposto a stanziare ulteriori due milioni di franchi per la realizzazione del P&R sotterraneo che ha una capienza doppia, non prevede soluzioni provvisorie e non arreca pregiudizio allo sviluppo della zona. Si tratta di una richiesta legittima, soprattutto pensando al fatto che per costruire un parcheggio in superficie (380 posti auto) a Grancia, il Cantone ha speso quattro milioni di franchi.

MARIOLINI N. - Accolgo favorevolmente i risultati raggiunti, che si iscrivono nelle misure fiancheggiatrici realizzate non solo per soddisfare le richieste del DATEC, ma anche e soprattutto per venire incontro agli abitanti di Lugano, in particolare a quelli residenti nei pressi dell'uscita della galleria Vedeggio-Cassarate, logicamente preoccupati per i probabili disagi che si manifesteranno a livello di traffico una volta ultimata l'opera. Avrei comunque preferito che, con maggiore lungimiranza, si fosse optato per un P&R più capiente (numero di posti auto doppio rispetto a quello previsto), al fine di favorire in maniera più incisiva la mobilità lenta a Lugano.

Vorrei riprendere un'affermazione del collega Paolo Beltraminelli, secondo cui è necessario costruire i P&R, indipendentemente dalla variante che sarà scelta, nel rispetto del diritto. Si tratta di un aspetto rilevante per poter comprendere in quale contesto e con quali basi legali determinate varianti si inseriscono in una pianificazione intercomunale votata di recente dai Comuni di Lugano, Canobbio e Porza e legata al NQC.

In conclusione sottolineo nuovamente la mia soddisfazione per il lavoro eseguito in un contesto non sempre facile, che ha comportato un allungamento dei tempi di realizzazione e generato sorprese per quanto riguarda lo stesso messaggio che, se non erro, era in origine di tutt'altro tenore.

SALVADÈ G. - L'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate è prevista per la seconda metà del 2011; i lavori di scavo sono ormai completati e l'allestimento dell'uscita nord procede senza particolari problemi. Non avanzano invece così celermente l'allestimento e la preparazione del comparto sud; sono note le difficoltà incontrate nella pianificazione e

nell'allestimento del P&R definitivo, cui accennerà probabilmente il Direttore del DT, rispondendo tra l'altro agli interrogativi formulati dal collega Nenad Stojanovic. La realizzazione di un progetto provvisorio costituisce l'unica soluzione che consentirà di fruire a tempo di questa importante opera.

Si apprestano a tirare il fiato, oltre a tutte le persone che si recano in città per lavorare, le popolazioni di Besso e Massagno – soprattutto gli abitanti di via San Gottardo e di via Selva – particolarmente colpite dalla mole di traffico che quotidianamente attraversa quartieri a carattere residenziale.

In conclusione, vorrei porre due domande al Consigliere di Stato Marco Borradori:

- 1) quali sono i tempi per l'allestimento della rotonda all'altezza dell'albergo Arizona?
- 2) prima del manufatto definitivo, è prevista la realizzazione di un'opera provvisoria per verificare l'impatto e la viabilità della ormai improrogabile chiusura di via Selva?

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Dopo alcune considerazioni di carattere generale, risponderò ai diversi deputati intervenuti oggi.

La galleria Veduggio-Cassarate, i cui lavori avanzano secondo programma, sarà inaugurata molto probabilmente entro la fine del 2011. Occorre quindi agire con la medesima tempestività per la pianificazione, la progettazione e la realizzazione delle opere che dovranno garantire la funzionalità e lo sviluppo del comparto di Cornaredo. Avviata il 21 ottobre 2008 dai Comuni di Canobbio, Lugano e Porza, la procedura di pubblicazione del PR intercomunale NQC si è conclusa il 17 dicembre 2008. Gli atti, accompagnati dai quindici ricorsi presentati contro il PR, saranno trasmessi a breve al Consiglio di Stato per esame e approvazione, la quale dovrebbe avvenire nel corso dell'autunno del 2009. Accanto alla pianificazione e alla progettazione del quadro definitivo, bisogna evidentemente consolidare le necessarie opere temporanee al fine di garantire la funzionalità del medesimo comparto. Il tema concerne sia la conduzione del traffico, sia la costruzione di un posteggio di attestamento provvisorio P&R. Il messaggio governativo e il rapporto della Commissione della gestione e delle finanze descrivono in maniera esaustiva l'oggetto della richiesta di credito. In sintesi, il messaggio governativo chiede di liberare la somma di 2'870'000 franchi dal credito quadro del PTL per realizzare un P&R provvisorio della capienza di circa 450 posti auto, così da mettere in esercizio la struttura contestualmente all'apertura della galleria Veduggio-Cassarate. Il P&R provvisorio è indispensabile, da una parte per soddisfare il concetto fondamentale del PTL teso a garantire l'interscambio tra il mezzo di trasporto pubblico e quello privato, dall'altra per ottemperare ad alcune condizioni poste dal DATEC con lo stanziamento del contributo della Confederazione per la costruzione della galleria Veduggio-Cassarate (indicativamente 204 milioni di franchi sui 355 circa della galleria).

Le iniziative dei privati costituiscono un elemento importante, ma al contempo rendono ancora più delicata e complessa l'operazione. Siamo infatti confrontati con un intersecarsi di questioni legate all'esecuzione definitiva del NQC e di iniziative promosse in parallelo da due gruppi privati (AIL SA e Globus Gateway-Tours SA), interessati a realizzare strutture analoghe nello stesso comparto. Queste iniziative anticiperebbero di fatto le possibilità edificatorie previste nel PR intercomunale NQC, creando una struttura che sarebbe messa a disposizione come P&R provvisorio fino al momento della realizzazione del nodo intermodale definitivo. Il Consiglio di Stato non intende escludere l'eventualità che il P&R provvisorio possa essere costruito dai privati nei termini appena menzionati. In tal senso, ha deciso che entro la fine del mese di marzo dovranno essere elaborati i progetti da parte dei privati, definiti gli accordi tra questi ultimi e gli enti pubblici per la realizzazione e la

gestione dell'opera nonché chiariti e risolti, con l'adeguato sostegno dei servizi del DT, tutti gli aspetti procedurali legati all'esecuzione dell'opera da parte del privato. Grazie a tali verifiche, attualmente in corso, dagli inizi del mese di aprile dovremmo disporre di tutti gli elementi necessari per adottare le successive decisioni per la pubblicazione dei progetti. Se entro il termine indicato saranno risolti i problemi sopradescritti e, di conseguenza, esisteranno le premesse per la realizzazione del P&R provvisorio da parte del privato, si potrà allora rinunciare a una sua costruzione da parte del Cantone.

In questo caso, riservate le opportune valutazioni economiche e procedurali, sarà possibile utilizzare l'importo del presente messaggio per coprire le spese di affitto della struttura nel periodo di utilizzo quale P&R. La richiesta del credito si impone comunque poiché, qualora l'opzione dei privati non si concretizzasse, bisognerà essere pronti, dal mese di aprile, a partire con le procedure di pubblicazione e la successiva realizzazione dell'opera da parte del Cantone.

Le conclusioni del rapporto commissionale e la concessione del credito in oggetto consentono la pubblicazione del progetto di P&R provvisorio secondo la legge sulle strade [RL 7.2.1.2]. In parallelo, il DT sta fornendo ai due gruppi privati il supporto necessario per portare i loro progetti a un grado di maturazione tale da permettere l'avvio delle procedure necessarie e, successivamente, da autorizzarne la realizzazione. Ciò implicherà la richiesta di un nuovo credito che sarà sottoposto al Gran Consiglio in sostituzione di quello odierno. Gli sviluppi di queste procedure – comprensivi dei tempi necessari per la loro attuazione e delle eventuali opposizioni – consentiranno di porre a confronto in maniera oggettiva i tre progetti (in funzione del loro grado di maturazione) e di decidere quale eseguire. Le condizioni poste dalla Commissione della gestione e delle finanze saranno in ogni caso rispettate.

Passo ora in rassegna i singoli interventi. I deputati Rinaldo Gobbi e Paolo Beltraminelli non hanno sollevato particolari interrogativi. Nenad Stojanovic – che a nome del gruppo PS aderisce, seppure in maniera critica, al messaggio governativo e al rapporto commissionale – pone in linea di massima tre domande, cui cercherò di rispondere.

- 1) Per quanto concerne i tempi, posso affermare che si tratta di una questione complessa, in quanto la pianificazione intercomunale NQC – il cui obiettivo è di rendere più vivibile e commercialmente più interessante tale comparto – non si è ancora conclusa, tra l'altro a causa dei quindici ricorsi interposti.
- 2) Relativamente alla politica dei posteggi, non bisogna confondere le impostazioni del PTL con quelle del Campus 2 USI-SUPSI; più in generale, la questione del P&R è diversa da quella dei posteggi. Il rapporto finale del Piano della viabilità del Polo (PVP) del settembre del 2007 – vero e proprio documento di riferimento – è stato approvato dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) nell'ottobre del 2008 e dal Consiglio di Stato nel mese successivo. La scheda S6 ("Piano dei posteggi del Polo") del PVP contiene le seguenti indicazioni:
 - i posti auto privati su sedimi non edificati sono 2'470; su tale aspetto, l'ente pubblico ha un margine di manovra limitato, poiché essi sono di proprietà privata. I 360 posteggi appartenenti al Demanio cantonale saranno comunque soppressi.
 - 510 posteggi pubblici gratuiti di lunga durata dovranno essere eliminati o trasformati entro il 2011.
 - occorre esercitare un maggior controllo sulle direttive che regolano i 4'450 posti auto di corta durata (parchimetri e zone blu).

I Comuni di Lugano, Massagno e Paradiso devono allestire entro un anno dall'approvazione del PVP, quindi prima dell'autunno del 2009, uno specifico piano di intervento che permetta il raggiungimento dell'obiettivo complessivo di riduzione dell'offerta di posteggi attrattivi per i pendolari in proporzione ai posteggi P&R che saranno realizzati. La politica dello stazionamento del PTL è volta in primo luogo a ridurre il traffico pendolare; per raggiungere questo scopo, il PVP non prevede unicamente l'eliminazione di parcheggi, ma anche la possibilità di trasformare posteggi attrattivi per i pendolari in posteggi di corta durata (ad esempio per gli acquisti) o per residenti (zone blu). I parcheggi, infatti, servono a diversi scopi e sono attrattivi per utilizzazioni differenti a dipendenza della loro regolamentazione. Il numero effettivo di posti auto eliminati e di quelli trasformati dipende dalle misure adottate dai Comuni coinvolti. In base al rapporto di controlling del Piano di risanamento dell'aria del Luganese (PRAL), possiamo affermare che siamo sulla strada giusta per il raggiungimento dell'obiettivo di riduzione complessiva di 1'200 posteggi attrattivi per i pendolari entro l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate.

3) per quanto riguarda il coinvolgimento dei privati, Nenad Stojanovic si basa su un articolo pubblicato ieri dal "Mattino della Domenica", che non ha reso entusiasta neppure il sottoscritto. A tal proposito, vorrei precisare che:

- fino al momento della realizzazione dell'assetto definitivo, il P&R è inteso, anche per i privati, come provvisorio e deve essere utilizzato come filtro per i pendolari; quello che succederà in seguito per i privati rientrerà nelle regole del PTL e nei regolamenti sui posteggi.
- il tariffario sarà fissato dal Cantone, in accordo con il Comune di Lugano e con la CRTL.

In merito all'intervento del deputato Lorenzo Quadri, siamo consapevoli che i Comuni coinvolti preferiscono altre soluzioni rispetto al P&R provvisorio proposto dal Governo. Vorrei inoltre precisare che il Governo metterà a disposizione, in linea di principio, la medesima cifra anche se la scelta dovesse cadere sul posteggio sotterraneo. Dopo gli incontri con Lugano, la CRTL e i privati, decideremo se le eventuali richieste di un aumento del credito siano giustificate; in tal caso, ritorneremo evidentemente in Gran Consiglio.

Mi rivolgo a Nicoletta Mariolini, affermando che il Consiglio di Stato intende certamente procedere nel rispetto del diritto, ci mancherebbe altro. Non sono però sicuro di aver colto pienamente il senso del suo intervento, in quanto ero impegnato a raccogliere dati per rispondere ai deputati che hanno preso la parola prima di lei.

Giorgio Salvadè, infine, ha espresso due domande molto puntuali. L'intervento previsto all'incrocio ex Arizona, con la creazione di una rotonda, è inserito nell'elenco delle opere del PVP comprendente le misure di accompagnamento alla costruzione della galleria Vedeggio-Cassarate. Esse sono suddivise in tre categorie di priorità:

- la categoria A annovera le opere che devono essere eseguite assolutamente entro l'apertura della galleria (modifiche viarie in centro città, cambiamenti agli impianti semaforici, nuova rete del trasporto pubblico, eccetera);
- le categorie B e C includono gli interventi che saranno completati solo dopo l'apertura della galleria.

La rotonda ex Arizona fa parte della categoria B e sarà realizzata, in collaborazione con il Comune di Massagno, non appena aperta la galleria. Malgrado le nostre intenzioni, non è stato possibile inserirla nella categoria A poiché, con la situazione di traffico attuale, il cantiere avrebbe causato eccessivi disagi. Per lo stesso motivo, non è oggettivamente attuabile neppure un'opera provvisoria.

LURATI S., RELATORE - Il Direttore del DT ha già risposto in maniera esaustiva agli interrogativi sollevati da alcuni colleghi, ragione per cui non si rendono necessarie ulteriori precisazioni in tal senso.

Vorrei innanzitutto sottolineare che stiamo per votare un credito la cui durata rischia di essere inferiore alle due settimane; se entro il 31 marzo sarà concluso un accordo con i privati, bisognerà infatti elaborare, oltre a una convenzione, un nuovo messaggio e il Gran Consiglio deciderà l'ammontare della cifra da destinare alla realizzazione di un P&R provvisorio da parte dei privati. È tuttavia necessario votare il credito oggetto del presente messaggio, poiché altrimenti, nel caso in cui le trattative non giungessero a buon fine, non sarebbe possibile avviare la procedura per la costruzione del P&R.

Come già evidenziato dal Consigliere di Stato Marco Borradori, la pianificazione intercomunale NQC non si è ancora conclusa, ciò che impedisce l'esecuzione del P&R definitivo così come previsto inizialmente. I tre Comuni coinvolti hanno dichiarato di preferire il P&R sotterraneo promosso dai privati. Se questa opzione non andasse in porto, dovranno accettare la soluzione avanzata dal Consiglio di Stato che, oltre a ottemperare agli accordi conclusi con il DATEC, non ostacolerà le realizzazioni definitive (rotonda sul fiume Cassarate, via di comunicazione che porta all'inserimento diretto su via Ciani e, soprattutto, mantenimento delle aree di cantiere necessarie per l'esecuzione di tutto il nuovo complesso viario).

In conclusione, chiedo al Direttore del DT se approva l'inserimento dell'art. 3 (*«qualora si addivenisse ad un accordo con i privati il suddetto credito verrà stralciato»*) nel decreto legislativo.

STOJANOVIC N. - Ringrazio il Direttore del DT per la sua esaustiva risposta. Sussiste però ancora un aspetto poco chiaro, cioè come sarà impiegato il credito di 2'870'000 franchi qualora si arrivasse a un accordo con i privati. Un conto è impiegarlo quale contributo del Cantone per la costruzione di un P&R sotterraneo, un altro è utilizzarlo per coprire le relative spese di gestione o di affitto. Se ho ben compreso, secondo Lorenzo Quadri, i privati desiderano un sussidio per la costruzione del P&R; nel rapporto commissionale si afferma invece che, nel caso di un accordo con i privati, *«lo Stato dovrebbe mettere a disposizione un importo massimo analogo a quello richiesto nel 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 e in relazione alla fissazione di un prezzo politico di parcheggio»*.

MARIOLINI N. - Si tratta di un malinteso, visto che ho avuto parole estremamente positive verso il lavoro effettuato dal Cantone. Non era certamente mia intenzione verificare se il DT avesse rispettato o meno il diritto, ci mancherebbe; volevo semplicemente sapere quali verifiche sono state eseguite nell'ambito della pianificazione intercomunale NQC, che non si è ancora conclusa. Sono coinvolti sedimi di una certa dimensione che ospitano numerosi posti auto; per essere integrati nel comparto, si rende pertanto necessaria una base legale e pianificatoria.

BELTRAMINELLI P. - La questione del rispetto del diritto mi sembra importante, poiché i parcheggi provvisori saranno successivamente trasformati in posteggi definitivi a uso privato; è quindi importante che i parametri previsti nella pianificazione intercomunale

NQC siano rispettati. La soluzione migliore, tra l'altro compatibile con il futuro NQC, consiste nel realizzare un posteggio sotterraneo. Non si dovrà mettere in discussione il P&R definitivo: la struttura sotterranea promossa dai privati sarà messa a disposizione come P&R provvisorio fino al momento della realizzazione del nodo intermodale definitivo. Per quanto concerne i costi, vi è un aspetto che non è ancora stato menzionato. Il P&R provvisorio non sarà costruito su un terreno di proprietà del Cantone, ma su un sedime privato affittato per cinque anni. Nel messaggio, che prevede 250 mila franchi di indennità per diritti, si specifica che *«non si intende acquisire il fondo ma ricorrere ad una indennità per un periodo di 5 anni, da concordare prioritariamente con i proprietari dei fondi o stabilita con sentenza del Tribunale delle espropriazioni»*.

Mi preme sottolineare lo sforzo compiuto dai privati, poiché i finanziamenti del Cantone corrisponderanno solo a una parte relativamente piccola dell'investimento totale. La struttura sotterranea permetterà, lo ribadisco, la riqualifica dell'area a sud dello stadio e servirà da catalizzatore per lo sviluppo del NQC.

Vorrei ancora esprimere due osservazioni:

- i posteggi non sono previsti solo a Cornaredo, ma anche a Vezia (circa 400); siamo a conoscenza delle difficoltà incontrate a tal proposito dal DT e dalla CRTL.
- le affermazioni di Giuliano Bignasca sono da interpretare come una provocazione; si auspica semplicemente che sia adottata la soluzione del P&R sotterraneo.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Rispetto all'esaustivo intervento di Paolo Beltraminelli, vorrei solo aggiungere che alla fine del mese di marzo è previsto un incontro tra le diverse parti coinvolte, dove sarà possibile accertare se esistono le premesse per la realizzazione del P&R provvisorio da parte dei privati.

L'idea iniziale del Consiglio di Stato era di girare, senza ulteriori formalità, il credito di 2'870'000 franchi ai privati. Dopo un esame più attento, abbiamo però deciso di seguire le indicazioni della Commissione della gestione e delle finanze, cioè di sottoporre al Gran Consiglio gli eventuali accordi conclusi con i privati, la cui durata dovrebbe essere di cinque anni; non sono tuttavia in grado di dire se tale termine sarà rispettato. Il credito sarà di principio uguale a quello previsto nel messaggio odierno; eventuali modifiche saranno presentate nel modo più trasparente possibile.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 59 voti favorevoli e un'astensione.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al rapporto commissionale sono accolti con 54 voti favorevoli, un contrario e 6 astensioni.

L'adesione del Consiglio di Stato è recata dal Direttore del Dipartimento del territorio.

2. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 19:05 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato per martedì 17 marzo 2009.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Norman Gobbi

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder