

# Rapporto

numero	data	Dipartimento
<b>7431 R</b>	11 giugno 2019	TERRITORIO
Concerne		

## **della Commissione gestione e finanze sulla mozione 11 aprile 2017 presentata da Raoul Ghisletta “Per la progettazione completa della rete tram del Luganese”**

**(v. messaggio 27 settembre 2017 n. 7431)**

### **1. MOZIONE**

La mozione “*Per la progettazione completa della rete tram del Luganese*”, depositata l’11 aprile 2017 dal deputato Raoul Ghisletta, in sostanza chiede al Consiglio di Stato di accelerare la progettazione del completamento della rete del tram-treno nel Luganese e in particolare di **incaricarsi di progettare**

- 1. l’asta Cornaredo - Lugano centro - Pian Scairolo,**
- 2. prolungamenti della già prevista linea in galleria Manno - Lugano centro**
  - da un lato fino al Campo Marzio
  - e dall’altro lato fino a Lamone o Taverne, dove vi è interscambio con le FFS.

Questo – stando al mozionante – “*permetterebbe di vincolare i terreni necessari ed impostare anche il nuovo Piano regolatore di Lugano in modo corretto. È infatti assurdo che il PAL3 (programma di agglomerato del Luganese di terza generazione) non indichi di voler proseguire la progettazione di tutta la rete tram del Luganese, ma accenni solamente ad una pasticciata proposta di linea bus privilegiata all’interno della Città*”.

### **2. IL PARERE DEL CONSIGLIO DI STATO**

Il Consiglio di Stato, con il suo messaggio datato 27 settembre 2017, invita il Gran Consiglio a respingere la mozione, ribadendo e garantendo il proprio impegno a portare avanti nei tempi più brevi possibile un progetto attrattivo e commisurato alle risorse disponibili per dare continuità al miglioramento dei trasporti pubblici nel Luganese. Infatti, l’esecutivo cantonale precisa che – oltre alla realizzazione della tappa prioritaria della rete tram-treno, nel frattempo approvata dal Gran Consiglio – nel 2011-2012 è già stato svolto uno studio di fattibilità per le tappe successive; studio che ha quantificato l’investimento in circa CHF 300’000’000, con un margine di errore del 30%. A fronte di questa situazione – spiega il Consiglio di Stato nella sua risposta – la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) e la Città di Lugano hanno valutato l’ipotesi di realizzare una nuova linea di trasporto su gomma (denominata *Agglobus*); ipotesi poi inserita nel *Programma d’agglomerato del Luganese di terza generazione* (PAL3) nella cosiddetta lista B, ossia quella dei progetti non ancora maturi e da approfondire per una eventuale realizzazione nel quadro di un prossimo aggiornamento del PAL (PAL che menziona anche il

completamento della rete tram-treno, nella cosiddetta lista C, ossia tra i progetti ancora allo stato del tutto preliminare).

Secondo il Consiglio di Stato appariva quindi *“prematurato e inopportuno”* procedere con la progettazione dell'intera Rete tram-treno: *“prematurato”* in quanto non si dispone ancora degli elementi completi e aggiornati necessari per stabilire i parametri di progettazione; *“inopportuno”* in quanto la progettazione di un intervento unico stimato in circa CHF 300'000'000 appare insostenibile dal profilo finanziario e al momento senza possibilità di ottenere contributi federali.

*“Questo Consiglio, tramite il Dipartimento del territorio”* conclude il Governo *“ha già preso contatto con la CRTL e con la Città di Lugano al fine di stabilire le modalità per valutare gli indirizzi sul tappeto (linea tramviaria, linea bus o una combinazione delle due) attraverso un confronto aggiornato e completo, che permetta di effettuare una scelta definitiva da sviluppare nel programma di agglomerato di quarta generazione. In particolare si tratta di stabilire priorità e modalità per dare continuità a quanto si potrà ottenere con la messa in esercizio della prima tappa della Rete tram-treno ed estenderne i benefici all'intero agglomerato”*.

### 3. CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI

#### 3.1 Decisione di principio già presa dal Gran Consiglio

La questione della progettazione del completamento della rete tram-treno è già stata affrontata dalla Commissione gestione e finanze durante gli approfondimenti per la concessione del credito di realizzazione della prima tappa (cfr. messaggio governativo 7413, *“Richiesta di un credito di CHF 63'240'000.00 e dell'autorizzazione a effettuare una spesa di CHF 400'680'000.00 per la realizzazione della tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese, e richiesta di un credito di CHF 17'700'000.00 e dell'autorizzazione a effettuare una spesa di CHF 43'430'000.00 per la realizzazione del nuovo sottopasso pedonale di Besso, nell'ambito dell'attuazione delle opere della seconda fase del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e del Programma di agglomerato del Luganese (PAL1 e PAL2)”*). Il rapporto commissionale del 5 giugno 2018, fatto proprio dal Gran Consiglio, formalizza infatti una serie di raccomandazioni al Consiglio di Stato sulla necessità di completare per esteso la rete tram-treno. Ad esempio:

- *“Il terzo auspicio di ordine generale è quello di **procedere il più presto possibile con la progettazione del prolungamento della rete verso nord (Cornaredo) e verso sud (Pian Scairolo)**, in modo da giungere il prima possibile alla realizzazione della prospettata H e di sfruttare appieno il potenziale della rete tram-treno, collegando tutte le aree strategiche dell'agglomerato di Lugano (la CRTL ha fatto notare come il progetto tram-treno nella sua completezza ingloba probabilmente l'85% dei posti di lavoro e degli abitanti del Luganese). Bene ha fatto quindi la Commissione speciale pianificazione del territorio a rimarcare con una certa delusione che dal 2012 ad oggi si sia fatto poco. *“Se, giustamente, nel 2012 ci si volle concentrare sulla progettazione della prima tappa”* scrive la CPT *“a mente della scrivente Commissione nel frattempo si poteva compiere qualche analisi più approfondita sulla possibile estensione della rete in modo da poter implementare le eventuali e necessarie predisposizioni tecniche nell'ambito dell'esecuzione della prima tappa. Prendendo atto con soddisfazione che l'obiettivo di realizzare integralmente la rete tram-treno è confermato e che il contenimento dei costi per la realizzazione della prima tappa a carico del Cantone ottenuto grazie al finanziamento federale crea premesse favorevoli per affrontare anche le prossime tappe, si invita il Consiglio di Stato a voler far allestire in tempi brevi il progetto di massima per il futuro sviluppo della rete in modo da poter postulare l'inserimento delle prossime tappe della rete tram-treno nel Programma d'agglomerato del Luganese”*. Il tutto approfondendo anche l'opzione di estendere il tracciato sino al Polo congressuale di Campo Marzio” (p. 9-10);*

- Per quanto riguarda il prolungo a nord dell'asta di Manno, la Commissione gestione e finanze invita il Consiglio di Stato ad approfondire le due varianti, sia quella su Lamone – che al momento attuale appare effettivamente la più sensata – sia quella verso Taverna-Torricella, il tutto anche alla luce del tracciato definitivo scelto per l'asta Manno-Bioggio e a seguito dell'evoluzione del traffico passeggeri dei prossimi anni, svolgendo un minuzioso studio comparativo. Questo è possibile in quanto, ed è importante rilevarlo, in audizione il Consigliere di Stato Claudio Zali ha confermato che *“il futuro a nord è ancora da scrivere”* (p. 13).

**Possiamo dunque affermare senza troppi dubbi che il Gran Consiglio – facendo proprio il citato rapporto Commissionale – abbia già approvato nel principio quanto richiesto dal mozionante: in questo senso la mozione può dirsi superata.**

### **3.2 Aggiornamento**

Il 28 maggio 2019, la Commissione gestione e finanze ha sentito il Dipartimento del territorio, richiedendo un aggiornamento in merito alla progettazione delle tappe successive della rete tram-treno del Luganese. In particolare è stato confermato che è in corso uno studio di confronto fra le due opzioni sul tavolo, quella su gomma (*Agglobus*) e quella su rotaia, per completare lo schema ad H previsto dal concetto della rete tram-treno. Tale studio – denominato *“Definizione delle modalità e delle tappe di completamento della Rete strutturante dell'agglomerato”* – ha l'obiettivo di definire vantaggi e svantaggi di ogni opzione (mezzo di trasporto e tracciato) e i risultati sono attesi per la fine del 2019. Al momento attuale i costi stimati sono di circa CHF 80'000'000 per la prima soluzione e di CHF 300'000'000 per la seconda.

Non ci sono ancora invece stati ulteriori sviluppi per quanto riguarda la progettazione a nord di Manno, sia perché la prossima tappa, attualmente allo studio, riguarda il comparto Cornaredo-Pian Scairolo, sia perché la valutazione andrà svolta in funzione dell'evoluzione dell'utenza.

## **4. CONCLUSIONI**

Sulla base di quanto esposto, la Commissione gestione e finanze invita il Gran Consiglio ad accogliere parzialmente la mozione *“Per la progettazione completa della rete tram del Luganese”*, nella misura in cui il Gran Consiglio ribadisce la decisione di principio di procedere il più presto possibile con la progettazione del prolungamento della rete, in modo da giungere il prima possibile alla realizzazione della prospettata H e di sfruttare appieno il potenziale della rete tram-treno, collegando tutte le aree strategiche dell'agglomerato di Lugano nella maniera più intelligente e sostenibile.

Per la Commissione gestione e finanze:

Nicola Pini e Daniele Caverzasio, relatori  
Agustoni - Bignasca B. - Biscossa - Caprara -  
Durisch - Farinelli - Ferrara - Fonio - Guerra -  
Marchesi - Quadranti - Storni