

Rapporto di maggioranza

numero

data

Dipartimento

6283 R1

1 ° dicembre 2009

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 13 ottobre 2009 concernente la richiesta di un credito di
Fr. 2'000'000 per l'elaborazione del progetto di massima della tappa
prioritaria della rete tram del Luganese e di Fr. 240'000 quale contributo
allo studio di fattibilità delle tappe a seguire nell'ambito del Piano
regionale dei trasporti del Luganese e del Programma di agglomerato
del Luganese**

1. MESSAGGIO N. 6283

Il Consiglio di Stato con il messaggio n. 6283 chiede un credito:

- 1) di **2 milioni di Fr per allestire un progetto di massima della tappa prioritaria del tram del Luganese, che comprende la tratta Bioggio-Molinazzo con diramazione verso Manno e con diramazione in galleria verso Lugano centro; a ciò si aggiunge la nuova funicolare Lugano centro (S. Anna) - stazione FFS.** I tempi di presentazione alla Confederazione sono entro fine 2011, assieme all'aggiornamento del programma d'agglomerato, in modo da ottenere i sussidi per la fase realizzativa dal 2015, sussidi che andranno da un minimo del 30% ad un massimo del 50% e che comprenderanno anche i costi di progettazione sostenuti oggi. Il costo a carico del Cantone è di 800'000 Fr; pure 800'000 Fr vanno a carico di Lugano e 100'000 Fr a testa a Bioggio e Manno; il progetto è condotto dalla Delegazione delle Autorità presieduta dal Cantone (Consigliere di Stato) e con rappresentanti della CRTL, della Città di Lugano e dei Comuni di Bioggio e Manno; inoltre un rappresentante del CdA delle Ferrovie Luganesi SA (FLP).
- 2) di **240'000 Fr per allestire uno studio di fattibilità per le tappe a seguire, ossia il prolungamento del tram da Lugano verso Grancia e verso Cornaredo.** Il costo totale dello studio è di 600'000 Fr, 240'000 a carico del Cantone, il resto a carico di Lugano, Paradiso, Collina d'Oro, Grancia, Porza e Canobbio. Anche qui i tempi di presentazione alla Confederazione sono entro fine 2011, assieme al programma aggiornato d'agglomerato del Luganese, ma la realizzazione non avverrà prima del 2018.

2. QUESTIONI ESAMINATE

2.1 Aspetti finanziari

Le **richieste finanziarie del messaggio sono l'una al lordo, l'altra al netto**: i 2 milioni sono un importo al lordo dei contributi comunali (importo netto a carico del Cantone 800'000 Fr) e invece i 240'000 Fr sono al netto dei contributi comunali (importo 600'000 Fr. lordi). La spiegazione sta nel fatto che lo studio di fattibilità della tratta Lugano centro

Cornaredo/Scairolo è "patrocinato" dalla Città di Lugano, cui il Cantone versa un contributo del 40%. Per questo motivo non è stato chiesto l'importo lordo. L'organizzazione di progetto prevede una delegazione delle Autorità presieduta dalla CRTL e con delegati del Cantone, della Città e dei Comuni: La Direzione di progetto è condotta dalla Città di Lugano. Ciò è giustificato dal fatto di operare nel cuore della Città e con le forti implicazioni urbanistiche dell'opera.

2.2 Investimento e contenimento dei costi di gestione

Il progetto del tram del Luganese per la parte oggetto di messaggio prevede un **investimento di 300 milioni di Fr per un'utenza di 11'000 persone/giorno (tratta Molinazzo-Centro Lugano) e di 2'300 persone/giorno per la tratta Bioggio-Manno.**

La scelta tecnologia del tram è la proposta risultante dallo studio di fattibilità svolto nel 2006-2008, che ha **valutato anche la tecnologia del minimetrò e della monorotaia**. La scelta del sistema ferro-tranviario è adeguata al numero di utenti e permette di avere un **adeguato rapporto tra costi e benefici**. La sinergia con l'esistente ferrovia Lugano-Ponte Tresa permette di contenere l'investimento richiesto e i costi di gestione, evitando penalizzanti rotture di carico. Non sarebbe per contro adeguato procedere alla costruzione di monorotaie o di un minimetrò come fatto a Losanna, in quanto l'utenza sarebbe insufficiente e i costi più elevati. Il tram inoltre ha il vantaggio, che pur prediligendo uno spazio dedicato, può utilizzare, se necessario, le strade cittadine con traffico privato. È quindi più flessibile nella ricerca di soluzioni economicamente giustificate. Le esperienze sono numerose in Svizzera in tal senso (Basilea: Birse/Birseck; Zurigo: Forchbahn/Zürich Stadelhofen; Bernmobil che usa la linea Berna-Soletta/RBS) e non mancano i nuovi progetti (Lucerna: Zentralbahn; Bienne-Täuffelen/Ins).

Per garantire uno svolgimento rapido del progetto di massima della tappa prioritaria e contenere i costi di gestione la Commissione della gestione e finanze concorda con le raccomandazioni dello studio di fattibilità, che propone la **rinuncia a mantenere la linea esistente tra Bioggio e stazione Lugano FFS**. Oggettivamente c'è una domanda talmente bassa che non regge economicamente un servizio su ferro: la tratta è molto impegnativo dal profilo costi, dato che vi sono 3 gallerie da mantenere. Cantone e Commissione regionale dei trasporti del Luganese hanno svolto uno studio per individuare adeguate alternative di trasporto pubblico. Sono state vagliate tre varianti, di cui due prevedono **l'istituzione di un servizio su gomma fino ad Agno**, che oltre a rispondere meglio alla limitata utenza (200 persone/giorno circa) permetterebbe di servire un comprensorio oggi non ben servito dai mezzi pubblici. Detto servizio utilizzerebbe una parte del sedime liberato dai binari e dunque viaggerebbe su sede propria. Si chiede dunque al Cantone e ai Comuni di **mantenere riservata l'area occupata dalla linea ferroviaria esistente**, onde poterla sfruttare se necessario, sia per l'utilizzo, parziale o totale di un'eventuale linea di trasporto che arrivi direttamente alla stazione FFS, sia per una pista ciclabile.

Nella medesima ottica il **collegamento tra Molinazzo e l'Aeroporto di Lugano Agno viene fatto con un bus shuttle**, in quanto l'utenza (valutata oggi a circa 200 persone/giorno) non giustifica un investimento per un collegamento ferroviario diretto molto impegnativo da realizzare.

Tuttavia la Commissione è dell'avviso che un'ulteriore riflessione, e relativo approfondimento, su un eventuale collegamento diretto dello scalo luganese con la futura linea tramviaria andrebbe fatta, soprattutto alla luce dell'importanza che il nuovo PD conferisce all'aeroporto di Lugano. Non è infatti da escludere, anzi, è ben vero il contrario, che l'aeroporto di Lugano vedrà, nei prossimi decenni, un considerevole aumento del numero di passeggeri, in relazione anche alla rilevanza che lo scalo avrà per tutta le

regione insubrica. Appare quindi opportuno tenere in considerazione questi aspetti e verificare ulteriormente la possibilità di collegare l'aeroporto al tram.

2.3 Mantenimento dell'attuale funicolare Lugano FFS, percorso cittadino del tram, nodo intermodale FFS Paradiso, crescita del sistema TILO

La funicolare Lugano FFS viene mantenuta e il percorso cittadino del tram verso Cornaredo sarà oggetto dello studio di fattibilità patrocinato dalla Città di Lugano: è fondamentale che vi sia un coordinamento chiaro tra il progetto gestito dalla Città di Lugano, quello gestito dal Cantone e quelli che ruotano attorno alla stazione ferroviaria FFS Lugano, per garantire soluzioni di continuità.

Non si può quindi ancora dire in modo definitivo se il tram andrà verso Cornaredo lungo Via Ciani o Via Trevano; medesimo discorso vale per il percorso verso sud. La scelta finale deve essere fatta sulla base dello studio di cui sopra.

Inoltre, come già prevede il PTL, andrà realizzato un **collegamento efficiente e veloce con funicolare tra S. Anna Lugano e la stazione FFS.**

Importante è poi che il **percorso verso sud si colleghi al nodo intermodale della stazione di Paradiso**, la cui ubicazione dovrà essere rivalutata (come indicato nel messaggio governativo 6231): infatti è fondamentale il collegamento con linea ferroviaria del Gottardo, sui cui circola il **TILO, che è il sistema di trasporto pubblico che conosce il maggior successo in termini di crescita dell'utenza in Ticino**. Nel 2008 sono state circa sei milioni le persone che hanno viaggiato sui treni del Traffico regionale TILO. Il dato rappresenta una crescita del 19,4% rispetto all'anno precedente, da confrontarsi con una crescita del 5,8% a livello svizzero. L'aumento della clientela è stato registrato anche durante i giorni di sabato e la domenica, segno di un maggiore utilizzo del treno anche nel tempo libero. Durante le giornate di sabato il periodo la clientela è aumentata dell'11% circa tra Lugano e Giubiasco, del 18% circa tra Lugano-Mendrisio e Chiasso, del 10% tra Biasca e Locarno.

Gli elementi che hanno maggiormente influenzato la crescita della domanda di trasporto TILO da parte della clientela negli ultimi 5 anni sono rappresentati dal costante potenziamento dell'offerta e dal miglioramento delle coincidenze tra i treni e con gli altri vettori del trasporto pubblico. Tra il 2004 ed il 2008, con l'adozione del sistema TILO, l'aumento dei viaggiatori-Km (numero di viaggiatori moltiplicato per i chilometri da loro percorsi) è stato del 45%, ben superiore all'aumento dell'offerta. Anche l'introduzione dei treni RegioExpress sulla linea S10 (2006-2007) e l'arrivo dei moderni treni FLIRT sulle linee ticinesi hanno contribuito in modo decisivo all'aumento della clientela. Non vanno poi trascurati i fattori esogeni a TILO quali: l'ampia paletta d'offerta per il tempo libero RailAway, sempre più apprezzata anche dalla clientela ticinese e non solo dai turisti di passaggio, l'aumento generalizzato dei costi del trasporto privato e le crescenti difficoltà di fluidità del traffico stradale nelle ore di punta.

2.4 Prolungamento da Manno verso in nodo intermodale FFS Lamone

Importante è anche il **prolungamento del tram del Luganese da Manno a Lamone-linea del Gottardo, che permette anche in questo caso il collegamento con il TILO** (vedi punto precedente): Lamone è la 6a stazione ticinese per importanza ed è uno snodo importante anche per l'interscambio ferro-gomma (bus del Malcantone, bus verso Canobbio).

Lo studio di fattibilità del prolungamento verso Lamone sarà fatto solamente nel 2012. Infatti la Divisione della mobilità e dello sviluppo territoriale, rappresentata dal direttore Riccardo De Gottardi, nell'audizione commissionale del 15 novembre 2009 ha indicato di essere costretta a stabilire priorità rigorose, altrimenti c'è il rischio molto concreto di non disporre di documenti ben elaborati, solidi e che godano di un ampio consenso in tempo

utile. Le scadenze della Confederazione sono molto chiare. Per questo motivo ci si è concentrati sugli elementi essenziali della rete, senza i quali non possono partire le successive tratte. Le risorse umane e finanziarie disponibili per gestire questi progetti sono limitate e non è possibile operare a tutto campo. L'investimento complessivo è peraltro rilevante già in prima fase e quindi occorre fare un passo dopo l'altro.

2.5 Compatibilità del progetto con la circonvallazione Agno-Bioggio

Alla scrivente Commissione non è sfuggito il fatto che nel suo Rapporto d'esame sul progetto in rassegna, la Confederazione, e più precisamente l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, vede nella circonvallazione Agno-Bioggio la realizzazione di una misura definita "controproducente" al tram, siccome la circonvallazione non si inserirebbe nella concezione globale del programma d'agglomerato nella misura in cui non contribuirebbe a garantire la redditività degli investimenti necessari al sistema tram-treno.

Questa affermazione preoccupa la Commissione della gestione e delle finanze, soprattutto alla luce dell'avvenuto spostamento della circonvallazione da misura con priorità B a misura con priorità C.

Infatti, se il progetto tram-treno può essere salutato positivamente e godere di un sostegno di principio abbastanza diffuso e trasversale, esso non può, e non deve, essere messo in contrapposizione alla circonvallazione Agno-Bioggio, pena, a non averne dubbi, una veemente e giustificata reazione popolare, soprattutto degli abitanti della Regione Malcantone, che da anni attendono quanto loro promesso.

A tal proposito le rassicurazioni espresse dal Dipartimento del territorio tramite il suo Direttore e della Commissione regionale dei trasporti, riprese anche dalla stampa (cfr. CdT del 26 novembre 2009), secondo le quali circonvallazione e tram non sono in concorrenza, hanno tranquillizzato la Commissione. Giova infatti sottolineare che entrambi i progetti saranno portati avanti di pari passo e che l'iter per la realizzazione della circonvallazione segue il suo corso (attualmente fase di progettazione definitiva), malgrado i finanziamenti federali siano decaduti.

3. CONCLUSIONE

La Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio ad approvare il decreto legislativo in modo da permettere il rispetto delle scadenze di consegna dei documenti pianificatori alla Confederazione, stabiliti per la fine 2011.

Una volta conclusi questi 2 studi la Commissione della gestione e delle finanze invita il Consiglio di Stato ad avviare nel 2012 lo studio di fattibilità per la tratta Manno-Lamone FFS, coinvolgendo i Comuni interessati, come pure a intensificare i contatti per la realizzazione della stazione e del P+R di Ponte Tresa Italia.

Per la maggioranza della Commissione gestione e finanze:

Raoul Ghisletta e Nicola Brivio, relatori
Bacchetta-Cattori - Beltraminelli - Jelmini -
Lurati - Merlini - Orelli Vassere - Regazzi - Vitta