

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Chiarezza e certezza nel diritto anche per la realizzazione della rete tram-treno del Luganese

Il 19 giugno 2018 il Gran Consiglio ha approvato un credito di 63'240'000 franchi e l'autorizzazione a effettuare una spesa di 400'680'000 franchi per la realizzazione della tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese. Nell'ambito del dibattito Parlamentare sono state sollevate molteplici criticità, contenute anche nel rapporto sottoscritto dalla Commissione della Gestione. Al riguardo riprendiamo di seguito alcune significative raccomandazioni del citato rapporto.

*Da più parti è stato percepito e lamentato un difetto di coinvolgimento e di informazione sul progetto, e questo nonostante il fatto che lo stesso sia stato consolidato a livello tecnico e politico su diversi decenni, con l'inserimento nel Piano regionale dei trasporti del Luganese, nei Programmi di agglomerato del Luganese di prima e seconda generazione, nel Piano direttore cantonale, come anche in diversi passaggi in Gran Consiglio e nei Consigli comunali. **La Commissione gestione e finanze invita pertanto il Consiglio di Stato e il Dipartimento del territorio – al di là degli aspetti procedurali e le ordinarie attività di comunicazione – ad approfondire e attuare in futuro una politica informativa il più possibile chiara, trasparente e innovativa, in modo da coinvolgere il più possibile autorità e popolazione, attenuando questa percezione negativa, in questo come in altri casi (vedi vari programmi d'agglomerato).***

*In secondo luogo, per quando riguarda invece il presente e il futuro, **la Commissione gestione e finanze raccomanda un atteggiamento il più possibile aperto al dialogo da parte del Consiglio di Stato e del Dipartimento del territorio, in modo che le varie opposizioni inoltrate da privati, aziende e associazioni siano per quanto possibile appianate** (a seguito della fase di pubblicazione dei piani sono infatti state inoltrate complessivamente 127 opposizioni: 82 sono opposizioni al progetto con richiesta di indennità; 23 concernono richieste di sola indennità; 18 riguardano opposizioni al solo progetto e 4 sono di carattere cautelativo). Anche perché – a confermarlo anche il Consiglio di Stato – “le modifiche di progetto non sostanziali che dovessero risultare dalla procedura di approvazione dei piani non metteranno in discussione la partecipazione finanziaria della Confederazione, nemmeno se portassero a costi supplementari”. Si evidenzia come anche la CRTL, sentita in audizione, abbia auspicato – pur con l'attenzione a non commettere errori già commessi in passato, ossia la perdita di opportunità a causa della continua discussione sulle varianti – una discussione finalizzata a un'ottimizzazione del progetto in questo senso. **L'obiettivo politico è e deve essere quello di fare in modo che attorno al progetto tram-treno – un progetto necessario, ambizioso e visionario – ci sia la massima condivisione politica possibile**, oltre che una riduzione dei tempi realizzativi che dei ricorsi inevitabilmente procrastinerebbero e, infine, una tutela degli interessi dei privati da ben ponderare rispetto agli interessi generali.*

Nel suo intervento in aula il Consigliere di Stato Claudio Zali aveva rassicurato il Parlamento sostenendo, citiamo, che “*Il Dipartimento, checché se ne dica, è aperto al dialogo. Diversi colloqui sono già avvenuti, altri si terranno a breve; abbiamo uno scadenziario. A oggi non possediamo ancora ufficialmente il testo delle opposizioni con i relativi dettagli, perché queste si trovano ancora presso l'UFT. Durante l'estate si procederà all'analisi approfondita di dettaglio delle opposizioni e si potranno quindi svolgere gli incontri di conciliazione previsti nella procedura. Confidiamo in tal modo di ottenere il ritiro, previa conciliazione, di una parte significativa delle opposizioni.*”

Con lo scritto dell'Associazione ASTRAS, apparso sui giornali lo scorso 6 febbraio, sembrerebbe non vi sia quell'apertura al dialogo e alla collaborazione declamata dal Consigliere di Stato Claudio Zali.

La lettera citata, e allegata, contiene una cronologia di eventi dai quali parrebbe che il Dipartimento del territorio ha negato, e sta tuttora negando all'Associazione ASTRAS, una serie di informazioni inerenti il progetto tram-treno, in particolare riguardo alla progettazione di un park&ride nel comune di Manno, in zona Cairello.

Non sappiamo se vi siano altre aziende, associazioni o privati nella stessa situazione ma, con questa interrogazione, si ritiene importante fare chiarezza sui temi sollevati nonché sollecitare il Governo ad attenersi alle raccomandazioni espresse dal Parlamento nell'intento di realizzare un nuovo sistema di trasporto pubblico attrattivo ed efficace nell'interesse della collettività.

In considerazione di quanto sopra chiediamo al Consiglio di Stato:

1. La partecipazione della popolazione al progetto pianificatorio (art. 4 LPT) e al progetto del tram-treno nell'ambito di un piano settoriale (ricordiamo che la Convenzione internazionale di Aarhus, parte del diritto nazionale e vigente dal 1. giugno 2014, agli artt. 6-8 sancisce il diritto di partecipazione del pubblico interessato ai processi decisionali che possono avere ripercussioni sull'ambiente) è stata garantita nella sua completezza?
2. Il Dipartimento del territorio sta progettando un park&ride nel Comune di Manno, zona Cairello, da integrare nell'asta Bioggio-Manno del progetto treno del Luganese? Se sì, da quando? A partire da quando il Dipartimento del territorio ha iniziato a coinvolgere il Comune di Manno in questa progettazione? In che modo? Se il Dipartimento del territorio non ha ancora coinvolto il Comune di Manno in via ufficiale, quando il Dipartimento del territorio intende farlo?
3. In caso di risposta affermativa alla domanda se vi è un progetto di park&ride a Manno-Cairello: Perché il Dipartimento del territorio si rifiuta di comunicare ai cittadini il suo progetto di park&ride nel Comune di Manno, negando addirittura l'esistenza del progetto, e costringendo l'Associazione ASTRAS a procedere per le vie giudiziarie (Commissione Cantonale Protezione Dati)?
4. A favore del mantenimento della linea di collina della FLP (Molinazzo-Muzzano-Lugano) sono stati portati vari e convincenti argomenti; perché non se ne tiene conto?
5. Anche per l'area di Sant'Anna a Lugano e la prospettata fermata sotterranea con scale mobili manca la valutazione delle alternative e la ponderazione degli interessi, carenza tanto più grave in quanto si tratta di un comparto cruciale per la città; questa valutazione è prevista?
6. In nessuno degli studi citati dalla FLP, e nemmeno nelle argomentazioni successive, è stato svolto un vero confronto di varianti per il tracciato Bioggio-Manno (se è stato fatto è rimasto segreto: il metodo del "confronto di varianti" è un metodo di progettazione canonico, ben codificato, che consiste nell'allestire i progetti delle varianti da confrontare allo stesso livello di approfondimento, valutarli da vari punti di vista, qualitativi e quantitativi, e poi ponderarne i risultati): quando si verrà messi al corrente del confronto delle varianti?
7. Nel rapporto n. 7413R del 5 giugno 2018, cifra 3.1, la Commissione della gestione e delle finanze invitava il Consiglio di Stato e il Dipartimento del territorio ad approfondire e attuare in futuro una politica informativa il più possibile chiara, trasparente e innovativa, in modo da coinvolgere il più possibile autorità e popolazione. Alla luce dell'atteggiamento del Dipartimento del territorio nei confronti dell'Associazione ASTRAS, denunciato da questa nella lettera aperta del 6 febbraio 2019, il Consiglio di Stato ritiene di avere dato un seguito all'invito della Commissione della gestione e delle finanze?

8. Che cosa ha intrapreso il Dipartimento del territorio dalla data dell'approvazione del finanziamento cantonale del tram-treno (19 giugno 2018) per appianare le 127 opposizioni? Quante opposizioni sono state appianate dal 19 giugno 2018 ad oggi?
9. Secondo la Convenzione fra il Consiglio di Stato e la Commissione dei trasporti del Luganese per la programmazione ed il finanziamento della seconda fase di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese e del programma di agglomerato, i Comuni della CRTL si sono assunti una spesa complessiva di CHF 216 mio per le varie opere oggetto della convenzione, fra cui il tram-treno del Luganese. La cifra 12 della predetta convenzione prevede che ogni anno, entro la fine di marzo, il Cantone ed i Comuni della CRTL esaminano l'evoluzione dei progetti e il loro costo rispetto ai preventivi di riferimento. L'asta Bioggio-Manno del progetto tram-treno ha causato richieste di indennità espropriative che superano i CHF 400 mio, a fronte di un preventivo di CHF 42.6 mio. Il Consiglio di Stato come intende finanziare un maggior costo del progetto tram-treno causato dalle indennità espropriative? Intende ricaricare una parte dei maggior oneri a consuntivo sui Comuni CRTL? In quale proporzione? È corretto affermare che il Comune di Lugano dovrà assumersi oltre il 47% del maggior onere?
10. Nel rapporto n. 7413R del 5 giugno 2018, la Commissione della gestione e delle finanze invitava il Consiglio di Stato a gestire il capitolo espropriativo con la dovuta attenzione affinché si rispettino le cifre riportate nel progetto definitivo, così come a ben approfondire i costi espropriativi stimati. Si raccomandava al Governo di informare immediatamente il Gran Consiglio in caso di cambiamenti sostanziali di tali importi. Alla luce delle richieste di indennità espropriative che emergono dalle 127 opposizioni al vaglio dell'Ufficio federale dei trasporti, il Consiglio di Stato non ritiene di dovere informare il Gran Consiglio conformemente al predetto rapporto? In caso di risposta negativa, per quali ragioni?
11. Secondo l'art. 24 cpv. 3 della Legge federale sulle ferrovie, nuovi incroci con strade pubbliche devono essere eseguiti, d'ordinario, mediante sotto o soprappassaggi. In risposta alla domanda n. 49 della Commissione della gestione e delle finanze e alla Commissione speciale pianificazione del territorio, il 14 marzo 2018 il Consiglio di Stato ha affermato che l'Ufficio federale dei trasporti è chiamato a valutare l'idoneità della soluzione proposta in sede di approvazione del progetto, e che le rispettive argomentazioni giuridiche saranno, se necessario, valutate nell'opportuna sede ricorsuale. L'Ufficio federale dei trasporti, in una riunione del 18 maggio 2018 con le autorità cantonali, ha invitato queste ultime a prendere posizione sulla portata dell'art. 24 LFerr. Il Consiglio di Stato ha già inviato all'Ufficio federale dei trasporti una tale presa di posizione? Se sì, quando?
12. Alla luce dell'insistenza del Consiglio di Stato a volere ottenere una deroga all'art. 24 LFerr, per poter così attraversare tre incroci a raso sul campo stradale, come si spiega il Consiglio di Stato che il Dipartimento del territorio avrebbe promesso all'Ufficio federale delle strade nazionali di attraversare l'incrocio di Manno Suglio mediante un sottopassaggio e starebbe contemplando analoga soluzione alla rotonda di Bioggio? Se queste modifiche progettuali dovessero confermarsi: che conseguenze avrebbero sulla procedura di approvazione piani pendente davanti all'Ufficio federale dei trasporti? Occorrerebbe ricominciare una procedura di approvazione piani, previa nuova progettazione e modifica dei piani? A chi sarebbe affidata tale progettazione e con quali costi?
13. Queste modifiche rappresentano una MdP (modifiche di progetto) soggette a nuova pubblicazione?

Paolo Pagnamenta
Cedraschi - Lepori