

Messaggio

numero

6514

data

12 luglio 2011

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Richiesta di un credito lordo di 36.9 mio fr. (netto di 23.3 mio fr.) per le opere complementari, gli adattamenti di progetto ed il rincaro del nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso-Como) – Mendrisio – Varese – Gallarate - Aeroporto di Malpensa (FMV) nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) e richiesta di un credito di 1.13 mio fr. ai sensi della Legge per l'innovazione economica quale contributo al comune di Stabio per il finanziamento del nuovo accesso alla zona industriale di Stabio

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con Decreto legislativo del 18 settembre 2007 il Gran Consiglio stanziava 72 mio di fr. quale contributo per la costruzione del tratto svizzero della nuova linea ferroviaria tra Mendrisio e Varese (FMV) sulla base del messaggio 5902 del 13 marzo 2007.

Nel frattempo i lavori sono in corso sia in territorio svizzero che in territorio italiano.

In Svizzera l'approvazione dei piani da parte dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) è giunta il 19 settembre 2008 e contro la stessa non sono stati inoltrati ricorsi. Ciò ha permesso di iniziare i lavori entro la fine dello stesso anno, condizione imperativa fissata dalla Legge sul Fondo infrastrutturale, per l'ottenimento del contributo federale (50%) per i progetti urgenti, tra cui rientra la FMV.

Nel messaggio 5902 era stato annunciato che nel preventivo non era incluso il costo per la realizzazione del piazzale della stazione di Stabio e non erano considerati gli eventuali preinvestimenti in relazione alla realizzazione futura della strada SP394 (Stabio Est – Gaggiolo). Successivamente questi aspetti sono stati chiariti e la progettazione è stata completata, tenendo conto inoltre della decisione di approvazione dei piani da parte dell'UFT, che ha imposto una serie di oneri, tra cui alcuni che hanno comportato degli adattamenti non indifferenti del progetto.

I progetti delle opere complementari annunciate nel messaggio 5902 e delle modifiche imposte dall'UFT sono ora conclusi e quelli più importanti sono stati approvati dall'Ufficio federale dei trasporti nei mesi di settembre-dicembre 2010. Si dispone pertanto delle necessarie informazioni complessive per l'aggiornamento sui costi ed il finanziamento.

Con il presente messaggio vi sottoponiamo dunque la richiesta di un credito lordo di 36.9 mio fr. (netto di 23.3 mio fr.) per le opere complementari, gli adattamenti di progetto ed il rincaro del nuovo collegamento ferroviario Lugano(Chiasso-Como) – Mendrisio – Varese – Gallarate - Aeroporto di Malpensa (FMV) nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO), nonché la richiesta di un credito di 1.13 mio fr. ai sensi della Legge per l'innovazione economica quale contributo al comune di Stabio per il finanziamento del nuovo accesso alla zona industriale di Stabio.

Il messaggio è suddiviso nei seguenti capitoli:

1. STATO DEI LAVORI	3
1.1 La nuova linea	3
1.2 La pianificazione dei servizi	4
1.2.1 <i>La FMV nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)</i>	4
1.2.2 <i>La struttura d'orario</i>	5
2. L'EVOLUZIONE DEL PROGETTO FMV	6
2.1 La situazione di riferimento al momento dell'approvazione del credito	6
2.2 L'evoluzione dopo l'approvazione del credito principale	6
2.2.1 <i>Il finanziamento in Italia, il trattato internazionale italo-svizzero e l'estensione della rete FFS</i>	6
2.2.2 <i>La procedura di approvazione dei piani</i>	7
2.2.3 <i>La Convenzione per il finanziamento dell'opera in Svizzera</i>	8
2.2.4 <i>Il nodo intermodale di Stabio</i>	9
2.3 Situazione aggiornata dei costi e del finanziamento	10
2.3.1 <i>Nuova linea ferroviaria</i>	10
2.3.2 <i>Nodo intermodale di Stabio</i>	11
2.3.3 <i>Costo complessivo e richiesta di credito</i>	12
2.3.4 <i>Contributo cantonale al Comune di Stabio ai sensi della Legge per l'innovazione economica</i>	12
3. LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO	13
3.1 Relazioni con le linee direttive	13
3.2 Relazioni con il Piano Finanziario.....	13
4. CONCLUSIONI	14

1. STATO DEI LAVORI

Prima di entrare nel merito dello stato dei lavori è opportuno ricordare brevemente le caratteristiche e gli obiettivi del nuovo collegamento.

In sintesi si prevede la formazione di un collegamento ferroviario di 17.7 km da Mendrisio a Varese, di cui 6.6 in Svizzera. Ciò comporta la costruzione di un nuovo raccordo di 5.7 km, di cui 2 km in Svizzera, tra l'attuale linea FS Varese-P.to Ceresio, in prossimità di Arcisate, ed il binario industriale Mendrisio-Stabio. Sono inoltre necessari importanti adattamenti infrastrutturali del tratto esistente Arcisate-Varese e del binario industriale Mendrisio-Stabio. Il nuovo raccordo consente di mettere in rete l'asse del San Gottardo con la linea FS/RFI Varese-Gallarate e di conseguenza con la direttrice del Sempione. Inoltre, tramite un breve raccordo, già realizzato, a Busto Arsizio è possibile raggiungere direttamente l'aeroporto intercontinentale della Malpensa.

Gli obiettivi del nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero sono i seguenti:

- estendere la rete ferroviaria regionale TILO allacciando l'area di Varese, oggi non servita;
- migliorare i collegamenti con la Romandia (Lugano-Losanna in 3h 15', invece delle attuali 5h 20');
- creare un raccordo diretto con la Malpensa (da Lugano in meno di 1 ora).

1.1 La nuova linea

Tratto Mendrisio - Gaggiolo (confine di Stato)

In Svizzera i lavori sono stati avviati il 1. dicembre 2008. L'avvio dei lavori entro la fine del 2008 era condizione imperativa, imposta dalla Legge sul Fondo infrastrutturale, per l'ottenimento del contributo federale per i progetti urgenti tra i quali rientra la FMV.

In un primo tempo sono stati effettuati i lavori preliminari, tra cui in particolare lo spostamento di un gasdotto e degli elettrodotti lungo la linea. Sono ora in corso i lavori di sottostruttura e di tecnica ferroviaria alla stazione di Mendrisio. Le opere di genio civile lungo la tratta saranno attribuite all'inizio del 2011 ed i lavori principali saranno avviati nel mese di aprile del 2011, per concludersi nel 2013.

In parallelo sono state inoltrate all'Ufficio federale dei trasporti tutte le modifiche di progetto imposte dalla decisione d'approvazione dei piani del 2008 (cfr. cap. 2.2.2).

Tratto Gaggiolo (confine di Stato) - Arcisate

In Italia i lavori sono stati avviati il 24 luglio 2009. Inizialmente, sotto la conduzione di Rete ferroviaria italiana (RFI), sono stati svolti i lavori preliminari in vista della consegna delle aree all'impresa aggiudicataria. Il 19 luglio 2010 è stato dato l'avvio ai lavori principali di competenza dell'impresa aggiudicataria, che si occuperà sia della realizzazione delle sottostrutture che degli impianti tecnologici.

Le principali attività svolte ad oggi lungo il nuovo tracciato sono: il disboscamento, la bonifica degli ordigni bellici, le indagini archeologiche, le installazioni di cantiere, i movimenti di terra per la creazione dei piani di lavoro sugli imbocchi della galleria della

Bevera. È inoltre stato avviato il campo prove del jet grounding per la galleria Bevera e sono stati affidati alcuni subappalti.

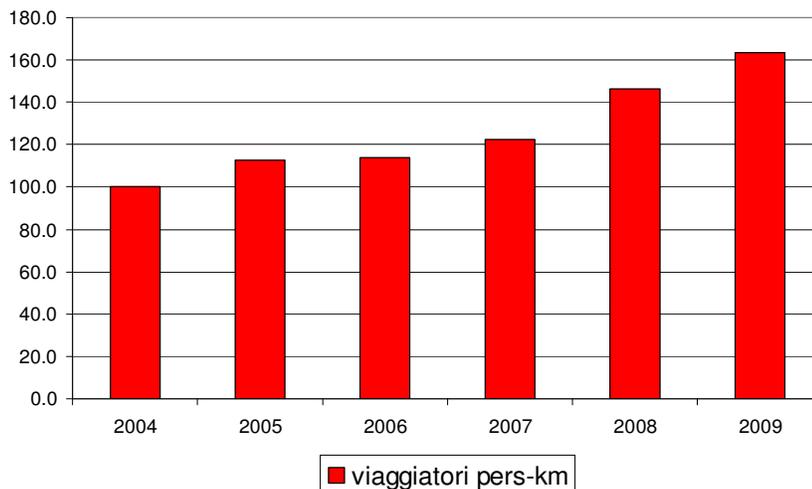
Si è inoltre proceduto alla rimozione degli impianti di trazione elettrica e dell'armamento della linea esistente tra Induno-Olona ed Arcisate, tratto che subirà un rifacimento completo (abbassamento della linea). Nella fase transitoria è stato istituito un servizio sostitutivo con bus.

A differenza del tratto in Svizzera, in Italia il cantiere si trova in un territorio altamente antropizzato. Parallelamente ai lavori sul terreno RFI, in coordinamento con la Regione Lombardia, ha dunque già effettuato e prevede ulteriori incontri pubblici nei comuni di Arcisate, Cantello e Induno. I lavori in Italia proseguono quindi secondo programma, entreranno nel vivo durante il 2011 e dovrebbero concludersi entro la fine del 2013.

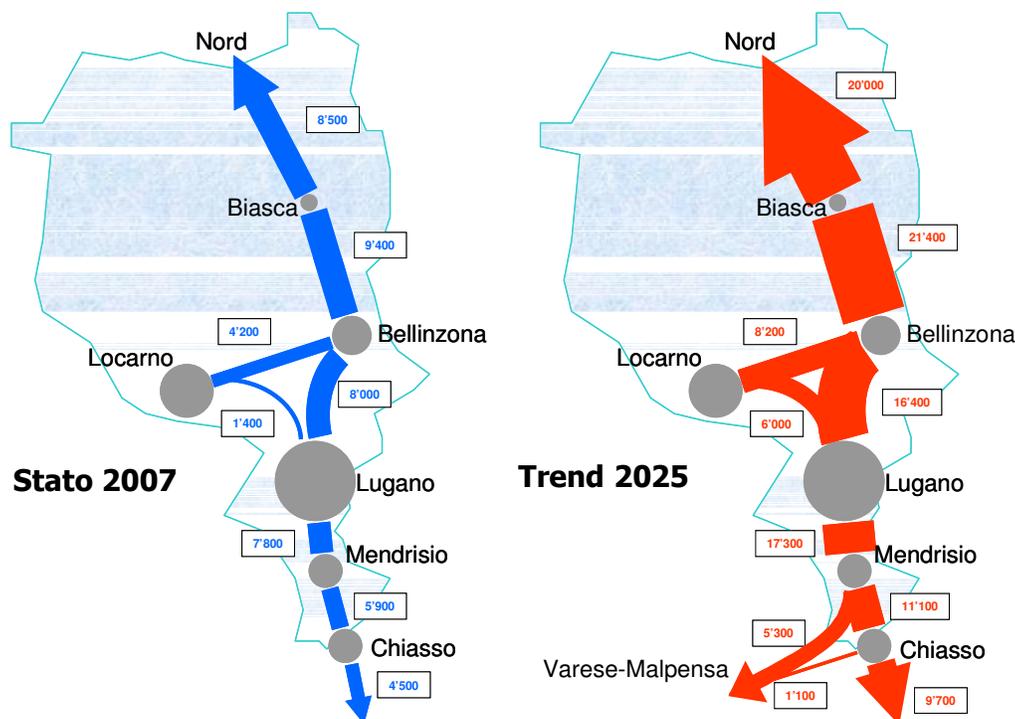
1.2 La pianificazione dei servizi

1.2.1 La FMV nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)

La nuova linea non rappresenta un'opera a sè stante ma costituisce una ulteriore tappa di sviluppo del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO), inaugurato nel dicembre 2004, e che vedrà la sua completazione con la realizzazione della galleria di base del Ceneri. La crescita della domanda registrata tra il 2004 ed il 2009 mostra il successo finora ottenuto, superiore a qualsiasi aspettativa. In soli 5 anni l'utenza, espressa in persone-km, è aumentata del 65%.



Con l'ausilio del modello di traffico cantonale aggiornato sono stati valutati gli scenari di sviluppo futuro della domanda di mobilità. Con l'apertura di AlpTransit sui treni regionali e di lunga percorrenza si prevede più che un raddoppio dell'utenza, come si può evincere dalla rappresentazione seguente.



Lo sviluppo dell'orario della FMV avviene nell'ottica di una piena integrazione nel complesso della rete TILO.

1.2.2. La struttura d'orario

Il Comitato italo-svizzero, nel quale sono rappresentati il Ministero delle Infrastrutture italiane, l'Ufficio federale dei trasporti, la Regione Lombardia, il Cantone Ticino, la Rete ferroviaria italiana e le Ferrovie federali svizzere, preposto al coordinamento transfrontaliero del progetto FMV, nel corso del 2009 ha dato incarico ad un gruppo di lavoro tecnico di procedere con la pianificazione dei servizi.

Al momento si dispone di una proposta di struttura d'orario che permette un'integrazione tra i sistemi ferroviari lombardo e ticinese. Viene confermata la cadenza semioraria del servizio regionale tra (Lugano/Chiasso-) Mendrisio-Varese. Un treno regionale viene prolungato ogni ora oltre Varese per raggiungere direttamente Gallarate (nodo per il Sempione) e l'aeroporto di Malpensa. Collegamenti diretti più rapidi Lugano-Mendrisio-Varese-Gallarate-Malpensa vengono effettuati in singole ore in corrispondenza dei principali orari di partenza/arrivo degli aerei. Questa soluzione consente di raggiungere ogni ora Gallarate e la Malpensa dal Ticino. Oltre a ciò la struttura proposta, nell'ottica di una graduale integrazione degli orari tra la rete lombarda e quella ticinese, propone un coordinamento con la linea Como-Lecco e quindi verso la Valtellina e l'Engadina.

Una verifica conclusiva su alcuni elementi critici è in atto da parte delle due reti nazionali (FFS e RFI) e delle Ferrovie Nord Milano (FNM).

Le due imprese che effettueranno il servizio, TILO SA e TLN (Trenitalia-Le Nord), sono state incaricate di allestire un programma d'esercizio e preventivo delle prestazioni in modo da permettere a Cantone Ticino e Regione Lombardia di sottoscrivere un accordo

sulle prestazioni, sul materiale rotabile e sul finanziamento dell'esercizio. Questo permetterà alle imprese di ordinare tempestivamente il materiale rotabile.

Benché ci si muova in un contesto delicato, considerato l'elevato carico della rete ferroviaria sia sull'asse del San Gottardo che sull'asse Milano-Sempione, occorre segnalare l'ottima collaborazione instauratasi in questo ambito con la Regione Lombardia, grazie alla sottoscrizione dell'Accordo operativo nel settore del trasporto pubblico del 29 gennaio 2008. Questa collaborazione ha permesso di estendere dal 2009 la rete TILO fino a Como ed Albate. Nel corso del 2010 inoltre sono stati istituiti quattro collegamenti giornalieri con materiale FLIRT tra il Ticino e Milano Centrale in orari interessanti per i pendolari e per il rientro in tarda serata con coincidenza con i treni in arrivo a Milano dalle altre città italiane. A partire da giugno 2011, con la fornitura di ulteriori treni FLIRT da parte dell'industria, saranno inoltre introdotti due collegamenti supplementari.

2. L'EVOLUZIONE DEL PROGETTO FMV

2.1. La situazione di riferimento al momento dell'approvazione del credito

La richiesta di contributo di 72 mio fr. approvata con decreto legislativo del 18 settembre 2007 si basava sul progetto di massima FFS del dicembre 2006.

Tale progetto si è fondato sul presupposto che il sottopasso in zona Punto Franco lungo la via Puntasei, previsto nel progetto generale del completamento della SPA394 (Stabio Est – Gaggiolo), per servire sia come raccordo con la strada, sia quale nuovo accesso alla zona industriale est di Stabio, fosse da considerare quale preinvestimento della nuova strada e quindi finanziato interamente da terzi. Il progetto FMV comprendeva dunque unicamente i maggiori costi per l'ampliamento a due binari del nuovo sottopasso previsto dal progetto della SPA394 per il binario industriale esistente.

Anche il costo del nodo intermodale (P+R, fermata bus e relativi accessi) presso la fermata di Stabio non era considerato. A quel momento Cantone, FFS e Comune stavano infatti ancora definendo modalità d'intervento coordinate per considerare le necessità della stazione e le esigenze di sviluppo futuro dell'area, soggetta a piano di quartiere.

Questi aspetti sono spiegati nel messaggio 5902 del 13 marzo 2007. Per quanto riguarda i costi si rimanda in particolare al cap. 4.1 dello stesso.

Per quanto concerne il finanziamento a quel momento erano iniziate le trattative per la stipula di una convenzione tra Confederazione, Cantone e FFS che disciplinasse nei dettagli le modalità operative della fase di costruzione. Le prime bozze di convenzione sottoposteci indicavano una partecipazione cantonale del 50% sui costi finali.

Per questo aspetto si rimanda al cap. 4.2 del messaggio 5902.

2.2 L'evoluzione dopo l'approvazione del credito principale

2.2.1 *Il finanziamento in Italia, il trattato internazionale italo-svizzero e l'estensione della rete FFS*

Il periodo successivo all'approvazione del credito da parte cantonale è stato caratterizzato da importanti decisioni nell'ottica del consolidamento del progetto, a livello nazionale e internazionale.

Con delibera del 31 gennaio 2008 il CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica) ha approvato, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo del "sistema linee d'accesso Gottardo - nuovo collegamento Arcisate-Stabio" ed ha adeguato il limite di spesa a 233 mio di Euro, a carico del contratto di programma RFI S.p.A. 2007-2011. Di fatto con questa decisione sono stati deliberati i fondi per la realizzazione della nuova linea sul lato italiano, fornendo le necessarie garanzie alla Svizzera.

Il 20 ottobre 2008 è stato poi sottoscritto dai rispettivi ministri dei trasporti l'"Accordo tra il Consiglio federale Svizzero e il Governo della Repubblica italiana per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Varese". L'entrata in vigore formale è avvenuta dopo il 30 aprile 2010 con la ratifica dell'Accordo da parte del Parlamento italiano, dopo che lo stesso era già stato approvato dalle Camere federali in Svizzera. L'Accordo, oltre alla fase di progetto e di costruzione, regola anche i principi della fase di esercizio (gestori infrastruttura, procedimenti di controllo doganale, ecc.).

Da segnalare infine che in Svizzera, con decreto del 10 giugno 2008 l'Assemblea federale ha autorizzato l'ampliamento della rete delle FFS dalla stazione di Mendrisio fino al confine nazionale quale parte del collegamento ferroviario Mendrisio-Varese.

2.2.2 La procedura di approvazione dei piani

Il 17 agosto 2007 il progetto è stato inoltrato all'Ufficio federale dei trasporti per l'avvio della procedura d'approvazione dei piani secondo la Legge sulle ferrovie. I piani pubblicati rispecchiano largamente quanto previsto nel progetto di massima. Rispetto a quest'ultimo vi sono tuttavia state alcune modifiche. In effetti la prospettiva della realizzazione anticipata di alcuni elementi del completamento della SPA394, è caduta nonostante il Consiglio federale l'avesse inserita nella rete delle strade d'importanza nazionale (cfr. Piano settoriale trasporti, Berna 2006). L'Ufficio federale delle strade non è dunque entrato nel merito di un finanziamento anticipato del sottopasso di via Puntasei presso il Punto Franco. Per garantire un terzo accesso alla zona industriale di Stabio - attualmente l'accesso avviene da via ai Mulini e da via Prella - il progetto di pubblicazione ha dunque previsto la sistemazione di via Puntasei e la realizzazione di un passaggio a livello dotato di barriere.

Dopo il periodo di pubblicazione sono giunte all'UFT 26 opposizioni, in particolare quelle del Comune di Stabio e del "Punto Franco Magazzini Generali SA".

L'opposizione di Stabio conteneva due aspetti importanti. Il primo riguardava il finanziamento dello spostamento dell'elettrodotto di proprietà delle Aziende Municipalizzate di Stabio (AMS) situato lungo la linea sul sedime di proprietà delle FFS. Secondo i contratti stipulati tra FFS ed AMS lo spostamento avrebbe dovuto essere a carico di quest'ultima. Il Comune ha tuttavia contestato questa tesi. Il secondo era incentrato sulle modalità d'accesso alla zona industriale. Rispetto a quanto pubblicato per via Puntasei, il Comune ha postulato la realizzazione di un sottopasso, in luogo del passaggio a livello, e di una rotonda all'intersezione con la strada cantonale.

Nel corso delle trattative di conciliazione con il Comune si è trovato un accordo globale, che ha portato al ritiro dell'opposizione. In sintesi l'accordo prevede la realizzazione del sottopasso e di una rotonda su via Puntasei, come richiesto dal Comune, ed una sua

partecipazione ai maggiori costi che ne conseguono, come pure una partecipazione della FMV all'onere per lo spostamento dell'elettrodotto.

Tale accordo è stato recepito dall'UFT nella decisione d'approvazione dei piani.

Il punto principale dell'opposizione del Punto Franco concerneva invece l'interruzione completa del servizio di tradotta dei treni tra Mendrisio e Stabio durante un periodo di 4 mesi, che il progetto FMV aveva previsto per consentire alle FFS di effettuare i lavori lungo la linea esistente. Malgrado innumerevoli sedute di conciliazione, condotte dall'UFT, non è stato trovato un accordo.

La decisione di approvazione dei piani da parte dell'UFT è infine giunta il 19 settembre 2008. Non vi sono stati ricorsi, che a seguito dell'effetto sospensivo avrebbero messo a rischio l'avvio dei lavori entro il termine imperativo imposto dalla Confederazione, ossia il 31 dicembre 2008.

La decisione dell'UFT ha tuttavia comportato un costo supplementare importante. Infatti ha accolto integralmente la richiesta del Punto Franco e imposto ad FFS un'interruzione massima di 4 giorni, invece dei 4 mesi previsti. Ciò implica un rilevante impegno costruttivo per elementi provvisori.

Inoltre l'UFT ha imposto la realizzazione di un sottopasso veicolare lungo via S. Margherita anziché un passaggio a livello con barriere come previsto dal progetto pubblicato, nonostante che nessuna opposizione (e nemmeno il Comune) l'avesse contestato.¹

La decisione dell'UFT ha dunque comportato la rielaborazione del progetto, la ripubblicazione per approvazione delle modifiche apportate ai piani e la quantificazione dei maggiori costi (cfr. cap. 2.3.1).

2.2.3 La Convenzione per il finanziamento dell'opera in Svizzera

Tra le condizioni per l'avvio dei lavori e quindi l'ottenimento dei contributi vi era anche la firma della "Convenzione tra la Confederazione Svizzera, il Cantone Ticino e le Ferrovie Federali Svizzere concernente il finanziamento, la progettazione e la realizzazione del collegamento ferroviario Mendrisio-Varese".

Questa è stata sottoscritta il 12 novembre 2008, dopo difficili trattative ai massimi livelli con FFS e UFT.

L'aspetto critico riguardava il finanziamento degli eventuali maggiori costi.

All'inizio delle trattative risultava che anche i maggiori costi sarebbero stati suddivisi tra Confederazione e Cantone, mentre in seguito l'UFT ha rifiutato di riconoscerli. In maniera irrevocabile ha comunicato che il contributo dalla Confederazione di 67 mio fr., indicato nel Decreto federale concernente il credito complessivo per il Fondo infrastrutturale del 4 ottobre 2006, era da considerarsi un tetto massimo (prezzi aprile 2005), con riconoscimento del solo rincaro successivo. Questo malgrado l'importo indicato nel decreto si riferisse al progetto preliminare, con costi del 2003 e con l'ipotesi di una realizzazione in contemporanea o successiva alla SPA394.

¹ Si segnala che su via ai Mulini l'UFT non ha imposto un sottopasso ma ha approvato il passaggio a livello come previsto nei piani pubblicati.

Si è tuttavia riusciti ad ottenere un bonifico a favore della fase successiva dei costi sostenuti da FFS ed UFT (ca. 2.5 mio fr.) per la progettazione definitiva, che dunque non sono stati dedotti dal contributo di 67 mio fr. Inoltre il contributo cantonale è stato considerato interamente quale prestito rimborsabile condizionalmente, ciò che non lo rende soggetto al supplemento IVA (ca. 5 mio fr. in meno a carico del Cantone). Inoltre UFT ed FFS hanno garantito la loro disponibilità per la ricerca di possibili risparmi rispettivamente per l'ottenimento di contributi su elementi puntuali degli oneri imposti dalla decisione di approvazione dei piani.

In questo senso successivamente si è così in particolare potuto ricevere un contributo federale di 4.67 mio fr. per la ricostruzione del binario di raccordo al Punto Franco a Stabio. Inoltre ciò ha portato alla proposta di costruire un solo binario lungo una tratta di ca. 900 m tra Mendrisio e Stabio (realizzazione modulare). Le verifiche effettuate da FFS hanno infatti mostrato che questa modifica non ha ripercussioni sull'esercizio e permette di risparmiare ca. 5 mio fr.

2.2.4 Il nodo intermodale di Stabio

Come annunciato nel messaggio 5902 del 13 marzo 2007, la richiesta di credito non comprendeva il costo di sistemazione del nodo intermodale presso la fermata di Stabio. Quella di Stabio è l'unica fermata nuova su territorio svizzero - quella del Gaggiolo è prevista appena oltre il confine - al momento dell'apertura della linea. Essa è ubicata in un punto strategico dal quale si può raggiungere direttamente a piedi sia la zona industriale est, sia la parte sud della zona residenziale. Per servire le altre zone occorre far capo al servizio bus, all'automobile o alla bicicletta.

Il progetto del nodo intermodale di Stabio è stato sviluppato con il Comune e le FFS ed è ora disponibile nella forma definitiva. S'intendono raggiungere i seguenti obiettivi:

- creare le premesse per un interscambio agevole tra il trasporto pubblico su gomma e la ferrovia;
- offrire la possibilità di utilizzare il treno posteggiando la propria autovettura presso la fermata (P+R);
- offrire accessi sicuri e posteggi per le biciclette (B+R);
- agevolare e rendere sicuri i percorsi pedonali da/per la fermata.

Il progetto si suddivide sostanzialmente in tre moduli (vedi planimetria seguente):

- il grande piazzale di fronte alla fermata ferroviaria con un P+R di una cinquantina di posti auto ed una fermata autobus, raggiungibile dalla strada cantonale attraverso via Prella;
- l'accesso ciclabile/pedonale e l'area B+R accanto all'edificio storico della vecchia stazione;
- l'accesso al nucleo attraverso via Falcette e la sistemazione dell'incrocio con la strada cantonale tramite impianto semaforico.



Complessivamente l'investimento ammonta a 2.97 mio fr. Il costo per la realizzazione del P+R e della fermata bus e per la sistemazione di via Prella ammonta a 1.8 mio fr. Committente dell'opera è il settore Immobili di FFS. Il Cantone invece è committente della parte area B&R e degli accessi al nucleo, il cui costo ammonta 1.17 mio fr.

È prevista la sottoscrizione di una convenzione tra FFS-Immobili, Cantone e Comune per regolare l'esecuzione, il finanziamento, la proprietà e la manutenzione dell'impianto.

Il nodo intermodale dispone già dell'autorizzazione a costruire, ottenuta nell'ambito della procedura di approvazione della nuova linea.

2.3 Situazione aggiornata dei costi e del finanziamento

La situazione aggiornata è riassunta nella scheda allegata. Si è distinto tra "Nuova linea ferroviaria" e "Nodo intermodale di Stabio", che prevedono modalità di finanziamento differenziate.²

2.3.1. Nuova linea ferroviaria

Il costo aggiornato ammonta a 181.42 mio fr. La differenza di 47.42 mio fr. rispetto al prezzo di base di 134 mio fr. è così composta (in mio fr.):

² Per quanto riguarda la nuova linea ferroviaria, per coerenza con il controlling imposto dalla Confederazione, si fa riferimento all'importo base di 134 mio fr. (base prezzi aprile 2005), come indicato nel Decreto federale del 4 ottobre 2006.

- rincaro dall'aprile 2005 al dicembre 2010: 14.30
- costi successivi: 27.60
- imprevisti sui costi successivi: 5.52

Il rincaro è calcolato sulla base dell'indice di rincaro dei progetti ferroviari stabilito dalla Confederazione.

L'importo relativo ai costi successivi è determinato dalle modifiche di progetto derivanti dalla decisione di approvazione dei piani del settembre 2008; esse sono descritte ai cap. 2.2.2 e 2.2.3. In sintesi si tratta delle seguenti modifiche con relativi importi lordi (in mio fr.):

- Sottopasso/rotonda via Puntasei 8.95 (con partecipazione di Stabio)
- Spostamento elettrodotto AMS 13.50 (con partecipazione di Stabio)
- Sottopasso S. Margherita 2.60
- Binario provvisorio Punto Franco 6.90 (con contributo federale)
- Raccordo provvisorio AGIP 0.65

Da questi costi possono essere dedotti i risparmi grazie alla realizzazione modulare (-5 mio franchi).

Gli imprevisti sui costi successivi (20%), devono in particolare tener conto in particolare dei rischi finanziari legati alle indennità pretese dagli oppositori e che saranno oggetto, in tempi meno rapidi, di una decisione della Commissione federale di stima.

Il contributo diretto della Confederazione nell'ambito del Fondo infrastrutturale comprensivo del rincaro nel frattempo maturato ammonta a 74.15 mio fr.

L'onere lordo a carico del Cantone ammonta dunque a 107.27 mio fr.

Da questo importo vanno dedotti i contributi di 4.67 mio fr. dell'UFT per il binario di raccordo del Punto Franco e di 7.32 mio fr. del Comune di Stabio per lo spostamento dell'elettrodotto e la sistemazione di via Puntasei. Come si vedrà al cap. 2.3.4 il Comune di Stabio potrà usufruire di un sussidio a fondo perso ai sensi della Legge per l'innovazione economica quale contributo per il finanziamento del nuovo accesso alla zona industriale d'interesse cantonale, ciò che permette di ridurre il suo onere netto.

L'onere netto della nuova linea a carico del Cantone ammonta a 95.28 mio fr.

2.3.2. Nodo intermodale di Stabio

Il costo complessivo dell'intervento ammonta a 2.97 mio fr.

Si tratta di un'opera d'interesse regionale che rientra nel Piano dei trasporti del Mendrisiotto rispettivamente nel Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (PAM). In particolare l'onere a carico del PTM sarà finanziato interamente dai comuni della CRTM, quale contributo per la realizzazione della FMV³, mentre la Confederazione versa un contributo del 35% nell'ambito del PAM.

³ Gli stessi per contro non partecipano alla finanziamento della linea, che rientra pure nelle opere del PTM ma ha anche una valenza cantonale.

L'onere lordo di 1.62 mio fr. a carico del Cantone si compone del contributo di 0.45 mio fr. ad FFS-Immobili per il P&R e il terminale bus (25%) e dal costo dell'area B&R e degli accessi al nucleo, pari a 1.17 mio fr.. Su quest'ultima parte d'opera si potrà beneficiare del contributo di ca. 0.37 mio fr. della Confederazione nell'ambito del programma d'agglomerato del Mendrisiotto e di 0.45 mio fr. da parte del Comune di Stabio (cfr. tabella in allegato).

L'importo rimanente sarà interamente a carico dei comuni della CRTM secondo gli accordi per il finanziamento del PTM.

2.3.3. Costo complessivo e richiesta di credito

L'onere lordo complessivo (nuova linea e nodo intermodale di Stabio) aggiornato ammonta dunque a 108.89 mio fr. (prezzi dicembre 2010).

Tenuto conto del credito disponibile di 72 mio fr., a cui occorre aggiungere il rincaro di 3.15 mio fr. maturato nel periodo 2006-2010, il maggior costo lordo ammonta a 33.8 mio fr.. Di questi, 12 mio fr. sono da ricondurre ad opere annunciate nel messaggio 5902, i rimanenti 21.8 a modifiche di progetto subentrate in fase di procedura d'approvazione dei piani.

L'onere netto complessivo ammonta invece a 95.28 mio fr., con un aumento di 20.1 mio fr.

Con il presente messaggio si chiede pure il riconoscimento del rincaro di 3.15 mio fr. maturato nel frattempo sul credito già stanziato. La richiesta di credito lordo ammonta dunque a 36.89 mio fr., di cui l'onere netto è di 23.28 mio fr.

In base alla nuova situazione la Confederazione, attraverso il fondo infrastrutturale ed il contributo per i binari di raccordo, e le FFS parteciperanno in tutto con 80.54 mio fr., ossia nella misura del 44%, al finanziamento dell'intera opera. Stabio e gli altri Comuni del Mendrisiotto assumono 7.55 mio fr., una quota di ca. il 4%.

2.3.4 Contributo cantonale al Comune di Stabio ai sensi della Legge per l'innovazione economica

La Legge per l'innovazione economica contempla all'articolo 9 la possibilità di concedere degli aiuti per la realizzazione di zone industriali di interesse locale. Il sussidiamento di regola non supera il 30% dei costi dell'opera.

Il messaggio 6051 del 1. aprile 2008 concernente lo stanziamento di un credito quadro per la concessione di aiuti cantonali ai sensi della Legge per l'innovazione economica (L-Inn del 25 giugno 1997) nel quadriennio 2008-2011, precisa le condizioni per i contributi alle zone industriali, mettendo la priorità nel finanziamento alla zone industriali di interesse cantonale (Pian Faloppia, Riazzino, Biasca), non escludendo, in casi particolari, la possibilità di finanziare altre aree industriali.

Nel caso specifico, con nota a protocollo N. 49/2008 del 3 giugno 2008, il Consiglio di Stato ha proposto di assumere, a titolo di contributo unico per il completamento della strada di servizio della zona industriale di interesse regionale, il 10% dei costi per la realizzazione della via Puntasei con relativo sottopasso e della rotonda in corrispondenza dell'incrocio con la strada cantonale, secondo l'articolo 9 della L-Inn. A seguito di questa nota a protocollo, in data 24 giugno 2008 è stato firmato fra le Ferrovie federali svizzere, il Consiglio di Stato e il Comune di Stabio un accordo, che formalizza, al punto 6, il

finanziamento tramite L-Inn dei 10% dei costi per la completazione dell'urbanizzazione della zona industriale est.

Il preventivo per l'urbanizzazione del nuovo accesso alla zona industriale è il seguente (in mio fr., prezzi dicembre 2010):

Nuovo accesso zona industriale (rotonda, strada sottopasso)	10.26
di cui	
<i>Costi base del progetto FMV (strada e passaggio a livello) (a)</i>	<i>1.31</i>
<i>Maggiori costi per sottopasso e rotonda (b)</i>	<i>8.95</i>
<i>Riserva per imprevisti (10%)</i>	<i>1.026</i>
TOTALE	11.286

In applicazione della Legge per l'innovazione economica del 25 giugno 1997 si propone di concedere al Comune di Stabio **un sussidio massimo di fr. 1'130'000—(arrotondato), pari al 10% della spesa computabile preventivata di fr. 11'286'000.--.**

Come indicato nel messaggio 6051, gli **aiuti cantonali destinati alla promozione delle zone industriali** non sono inglobati nel credito quadro L-Inn 2008-2011, bensì devono - qualora superino l'importo di 500'000.- franchi, se unici, e superiori ai 100'000.-, se ricorrenti - essere oggetto di una **specifica richiesta di credito** di competenza del Gran Consiglio (L-Inn, art. 22). Per questa ragione il contributo L-Inn al Comune di Stabio è inserito nel presente messaggio ed è oggetto di un decreto legislativo specifico.

Le condizioni per il versamento del suddetto sussidio, saranno stabilite dalla Sezione della mobilità, competente per l'intero progetto. In ogni caso il contributo potrà essere erogato una volta approvato il messaggio comunale, con la relativa decisione circa un eventuale prelievo di contributi.

3. LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO

3.1. Relazioni con le linee direttive

La realizzazione del nuovo collegamento ferroviario è parte integrante delle Linee direttive 2008-2011 nell'area d'intervento prioritario "*Riscaldamento climatico, ambiente, energia*". Nella scheda 5 (servizi e vie di comunicazione) sotto l'obiettivo Mobilità pubblica e privata si prevede l'*"Estensione del sistema ferroviario TILO con il prolungamento dei collegamenti fino a Como-Albate e l'aumento delle frequenze; la realizzazione del collegamento Mendrisio-Varese/Malpensa; la realizzazione delle nuove stazioni di Castione-Arbedo, Mendrisio, Lugano e del nodo regionale di Chiasso"*.

3.2 Relazioni con il Piano Finanziario

La richiesta di credito oggetto del presente messaggio non ha, nella fase di realizzazione, alcuna incidenza sui conti di gestione corrente dello Stato.

Non vi sono effetti sul personale dello Stato.

Le ripercussioni sui comuni sono descritte al capitolo 2.3.

La spesa lorda, pari a 36.9 milioni di franchi imprevisti sui costi successivi compresi, è prevista a PFI nel settore 63 "Trasporti", posizione 631.35 ed è collegata al WBS 767.50-1032.

Le entrate complessive, pari a 13.61 milioni di franchi, sono a favore dei PFI di due settori (settore mobilità e settore stradale) e suddivise più precisamente nel seguente modo:

- per quanto concerne il settore mobilità (PF 63 trasporti), le entrate, pari a 12.81 milioni di fr., sono previste alla posizione 631.60 e ripartite ulteriormente nel seguente modo:
 - contributo del Comune di Stabio, pari a 7.77 milioni di franchi collegati al WBS 767 65 1015;
 - contributo federale (UFT), pari a 5.04 milioni di franchi, collegato al WBS 767 65 1016;
- per quanto attiene il settore stradale (PF 62 strade cantonali), le entrate relative alla quota a carico della CRTM, pari a 0.8 mio di fr. sono comprese nel contributo ricorrente dei comuni e contemplate alla posizione 622 19 04 20 e collegate all'elemento WBS 781 68 1103.

L'onere netto arrotondato a carico del Cantone ammonta a 23.28 mio di fr (inclusi gli imprevisti sui costi successivi), di cui 2.3 ricadono sul quadriennio 2008-2011, 11.23 sul 2012-2015 e 9.75 sul 2016-2019.

Lo stanziamento del sussidio L-Inn comporta le seguenti conseguenze di natura finanziaria:

- spese di investimento: PF, cifra 712 2, WBS 831 50 (Contributi per aree industriali): 1.13 milioni di franchi

4. CONCLUSIONI

Il nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso-Como) - Mendrisio - Varese - Gallarate - Aeroporto di Malpensa (FMV) è un elemento di fondamentale importanza nella strategia di gestione della mobilità e di promozione dell'accessibilità e della competitività del Cantone. Esso s'inserisce in un progetto di sviluppo a tappe dell'infrastruttura ferroviaria che raggiungerà la massima attrattività con l'apertura della galleria di base del Monte Generi.

In precedenza, con decisione del 18 settembre 2007, il Gran Consiglio ne aveva già riconosciuto l'importanza stanziando un credito di 72 mio di fr. per la sua realizzazione.

Con l'inizio dei lavori entro la fine del 2008, condizione fissata dalla legge sul Fondo infrastrutturale per i progetti urgenti, si è riusciti ad ottenere il massimo contributo federale possibile (50%).

Questo vincolo temporale ineludibile ha tuttavia fatto sì che non tutti gli elementi di progetto fossero completamente definiti per poter essere inseriti nella richiesta di credito sottopostavi con il messaggio 5902 del 13 marzo 2007 (coordinamento con la SPA394 e nodo intermodale di Stabio). La decisione di approvazione dei piani, pure in parte condizionata dalla necessità di avviare i lavori entro la fine del 2008, ha poi imposto degli adattamenti al progetto, con ripercussioni sfavorevoli sui costi.

Con il presente messaggio si è fornito un quadro aggiornato della situazione.

Sulla base di quanto esposto, questo Consiglio invita il Parlamento a confermare il suo sostegno alla realizzazione già in corso di quest'opera accordando un adeguamento del credito lordo di 36.9 milioni di franchi.

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

Per il Consiglio di Stato:

La Presidente, L. Sadis

Il Cancelliere, G. Gianella

Allegato: FMV - Situazione aggiornata dei costi e del finanziamento

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente lo stanziamento di un credito lordo di 36.9 mio fr. (netto di 23.3 mio fr.) per le opere complementari, gli adattamenti di progetto ed il rincaro del nuovo collegamento ferroviario Lugano(Chiasso-Como) – Mendrisio – Varese – Gallarate - Aeroporto di Malpensa (FMV) nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 12 luglio 2011 n. 6514 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È stanziato un credito lordo di 36.9 mio di fr. per le opere complementari, le modifiche di progetto ed il rincaro del nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso-Como) – Mendrisio – Varese – Gallarate - Aeroporto di Malpensa (FMV) nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO).

Articolo 2

¹L'importo va a carico del conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

²L'importo sarà adeguato all'evoluzione dei costi determinata tramite l'indice nazionale dei costi di costruzione.

Articolo 3

Le entrate sotto forma di contributi federali e comunali vengono iscritti nelle corrispondenti voci delle entrate del Dipartimento del territorio.

Articolo 4

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle Leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente lo stanziamento di un sussidio a fondo perso di 1.13 mio fr. ai sensi della Legge per l'innovazione economica quale contributo al comune di Stabio per il finanziamento del nuovo accesso alla zona industriale di Stabio

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 12 luglio 2011 n. 6514 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

A favore del comune di Stabio è stanziato un credito massimo di fr. 1'130'000.- per la completazione dell'urbanizzazione della zona industriale ai sensi dell'art. 9 della Legge per l'innovazione economica del 25 giugno 1997

Articolo 2

Il credito è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento delle finanze e dell'economia, Sezione della promozione economica.

Articolo 3

Le modalità di versamento degli aiuti sono stabilite dalla Sezione della mobilità. Possono essere versati anticipi sul sussidio.

Articolo 4

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle Leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.