

Messaggio

numero

6616

data

13 marzo 2012

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Richiesta di un credito di fr. 7'000'000.00 per l'elaborazione del progetto definitivo della tappa prioritaria della rete tram del Luganese nell'ambito del Programma di agglomerato del Luganese

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con il presente Messaggio sottoponiamo alla vostra attenzione la richiesta di un credito di CHF 7'000'000.-- per l'elaborazione del progetto definitivo della tappa prioritaria della rete tram prevista quale elemento centrale del Programma di agglomerato del Luganese (PAL). Esso è strutturato secondo il seguente indice .

INDICE

1.	INTRODUZIONE	2
2.	IMPOSTAZIONE E STUDI PRELIMINARI	3
3.	RISULTATI DEL PROGETTO DI MASSIMA DELLA TAPPA PRIORITARIA.....	5
3.1	Inserimento territoriale ed urbanistico	5
3.2	Mercato e domanda di trasporto	5
3.3	Concetto d'esercizio.....	6
3.4	Tracciato.....	7
3.5	Materiale rotabile	9
4.	PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LUGANESE E SOSTEGNO DELLA CONFEDERAZIONE	10
5.	ORGANIZZAZIONE, COSTI E FINANZIAMENTO DEL PROGETTO DEFINITIVO.....	11
6.	PIANO DIRETTORE CANTONALE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO	12
7.	CONCLUSIONI.....	12

1. INTRODUZIONE

L'agglomerato luganese occupa il nono posto della gerarchia degli agglomerati svizzeri e rappresenta il motore economico del Cantone Ticino. In base agli attuali scenari di sviluppo, nel 2025, la popolazione dell'agglomerato raggiungerà 140'000 - 150'000 abitanti, mentre i posti di lavoro si aggireranno tra le 78'000 e le 86'000 unità.

Dal profilo territoriale lo sviluppo dell'agglomerato avviene principalmente nelle valli del Cassarate e del Vedeggio. Dopo l'apertura dell'autostrada del San Gottardo nella bassa e media valle del Vedeggio si è sviluppato il secondo centro di attività dell'agglomerato, specializzato soprattutto nei servizi alle imprese. Esso opera in regime di complementarietà con l'economia della Città. Le interrelazioni tra le aziende si sono moltiplicate e i flussi di pendolari tra queste due aree dell'agglomerato così come verso le aree esterne a carattere più residenziale e quelle transfrontaliere hanno conosciuto un forte incremento. La specializzazione economica del territorio dell'agglomerato sta inoltre portando allo sviluppo di un terzo polo nel Pian Scairolo, caratterizzato in particolare dalle attività di distribuzione del commercio al dettaglio e dalle attività del tempo libero.

La mobilità nel Luganese è quindi cresciuta costantemente. Viepiù sugli assi di penetrazione verso il centro dell'agglomerato si registrano con maggiore frequenza condizioni di congestione. Nonostante i miglioramenti delle infrastrutture e dei servizi registrati in questi anni nell'ambito della progressiva attuazione del PTL la costante crescita della popolazione e dell'economia tenderà ad ulteriormente acuire i problemi di capacità nello smaltimento dei flussi di traffico. Dato questo quadro, nell'ambito del PTL e del Programma d'agglomerato del Luganese (PAL1) si è concretizzato il principio e l'indirizzo per un significativo potenziamento del sistema dei trasporti pubblici attraverso la realizzazione di una rete tram, in grado di offrire un livello di servizio ad elevata capacità, rapidità e frequenza, consono alle sfide del futuro. Sono così stati svolti nel 2005-2008 gli studi di fattibilità tecnico-urbanistici e di sostenibilità economica del collegamento tra il Vedeggio e il centro città e del nodo intermodale di Molinazzo. In questo ambito è stata pure prospettata una successiva estensione della rete tranviaria in grado di servire l'intero agglomerato fino all'area di Cornaredo, Lamone e Pian Scairolo. L'impostazione della rete tram, che, integrando la tratta Ponte Tresa - Bioggio della ferrovia Lugano - Ponte Tresa (FLP), si configura a forma di H è stata inserita nella scheda di Piano Direttore M3 del PTL.

Con il Messaggio n. 6283 del 13 ottobre 2009 questo Consiglio ha trasmesso al Parlamento la richiesta del credito necessario per l'elaborazione del progetto di massima della tappa prioritaria Bioggio Molinazzo - Lugano centro rispettivamente Bioggio Molinazzo - Manno / Suglio e per lo studio di fattibilità delle tappe a seguire verso Cornaredo e Pian Scairolo.

Con il presente messaggio intendiamo informarvi sui risultati raggiunti e sottoporvi la richiesta di credito per l'allestimento del progetto definitivo e della documentazione per la procedura di approvazione dei piani.

2. IMPOSTAZIONE E STUDI PRELIMINARI

Gli studi preliminari¹ hanno evidenziato che, dal profilo della mobilità, la tratta tra il centro cittadino e la zona del basso e medio Vedeggio rappresenta un'opera strategicamente fondamentale per lo sviluppo socio-economico e territoriale. Essi hanno inoltre consentito di definire un concetto generale, da implementare progressivamente, per realizzare una vera e propria rete tranviaria volta a servire l'intero agglomerato.

Il concetto generale della rete tram del Luganese costituisce dunque lo scenario di riferimento per lo sviluppo a lungo termine del trasporto pubblico nell'agglomerato.

La rete tram del Luganese sarà quindi sviluppata a tappe coordinate con le altre misure previste dal PTL, in particolare con i nodi intermodali di Molinazzo, di Cornaredo e delle Fornaci, con le riorganizzazioni del servizio di trasporto pubblico su gomma urbani e regionali e con gli adeguamenti alla rete viaria.

La realizzazione progressiva della rete tram del Luganese poggia e si integra con la ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP) e diventa di fatto la spina dorsale del trasporto pubblico in sede propria dell'agglomerato luganese. La nuova rete tram è compatibile con il mantenimento dell'attuale rete Bioggio - Sorengo - Lugano sul cui futuro andrà presa una decisione nei prossimi anni.

Questa rete mira ad un'integrazione ottimale sia con il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) che con i servizi ferroviari di lunga percorrenza, tramite interscambio alle stazioni FFS di Lugano e Lamone-Cadempino.

Questa impostazione è stata così inserita nel PTL, nel Piano direttore cantonale e nel Programma di agglomerato sottoposto con successo alla Confederazione nel 2007.

Il progetto di massima della tappa prioritaria, ora concluso, ha confermato questa impostazione. In parallelo lo studio di fattibilità per il successivo sviluppo della rete, pur non essendo al momento ancora concluso, ha individuato le possibili tappe in funzione dei loro vantaggi e costi e fornirà le basi per le decisioni sui passi successivi.

1

- *Studio di fattibilità tecnico/urbanistico e di sostenibilità economica del nodo intermodale di Molinazzo (Bioggio) e navetta Molinazzo-Centro*, dicembre 2005
- *Studio di fattibilità della tratta del Basso Vedeggio* marzo 2008

Figura 1: Schema generale del concetto di mobilità del PTL/PAL per l'agglomerato

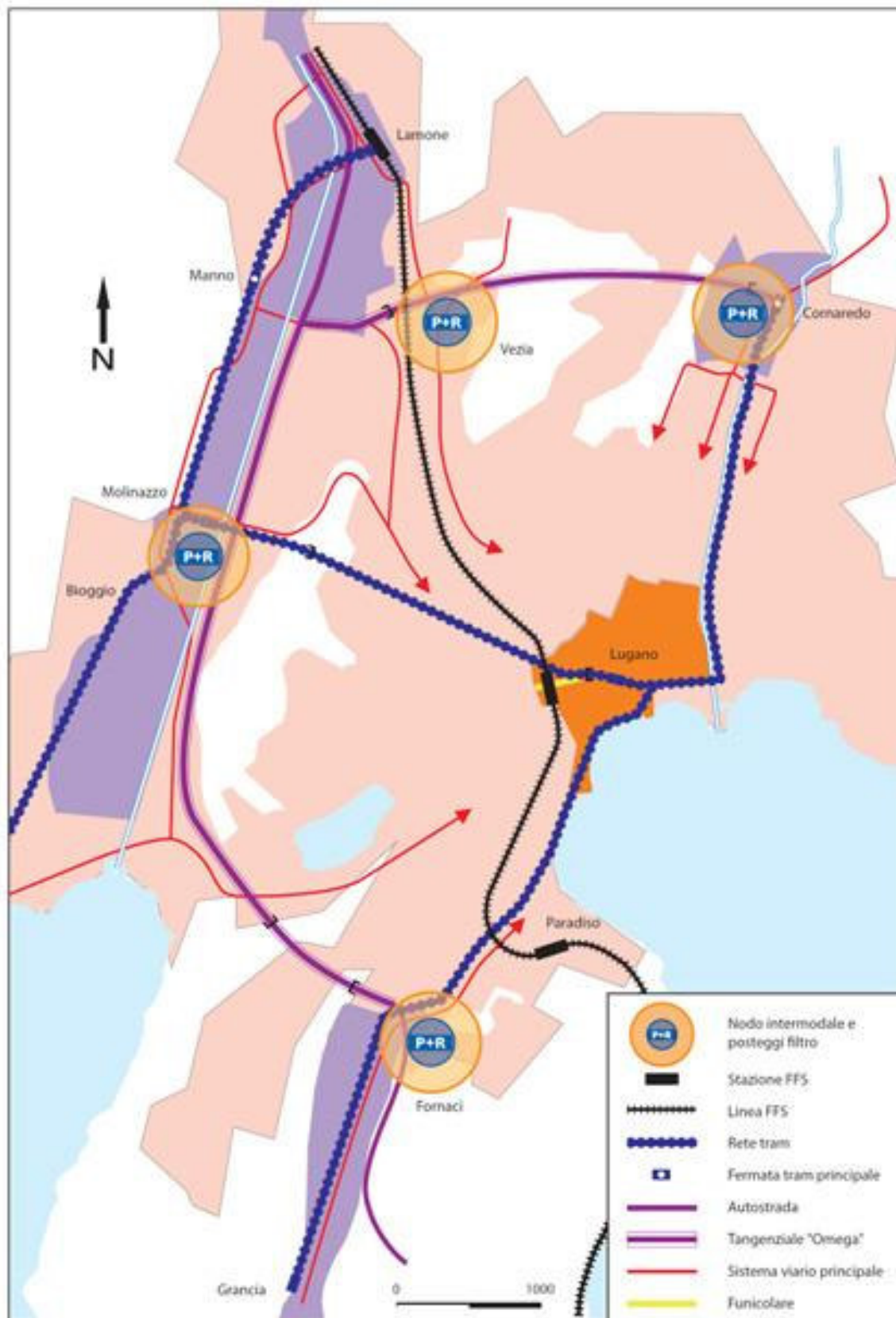


Figura 2: Le tappe di sviluppo della rete ad H



Nell'ambito dell'allestimento in corso del Programma di agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2 / 2015-2018), che si configura come un aggiornamento e sviluppo del precedente, la Commissione regionale dei trasporti ha svolto una consultazione sull'aggiornato scenario di sviluppo dell'agglomerato di tutti i Comuni del comprensorio durante il periodo giugno-ottobre 2011. Gli elementi centrali della consultazione sono stati il concetto e il ruolo della rete tram. L'esito della consultazione è stato molto chiaro: il progetto gode di un sostegno unanime da parte degli esecutivi comunali del luganese.

3. RISULTATI DEL PROGETTO DI MASSIMA DELLA TAPPA PRIORITARIA

3.1 Inserimento territoriale ed urbanistico

La tappa prioritaria della rete tram valorizza i ruoli complementari della valle del Veduggio e di quella del Cassarate, e collega le aree strategiche del centro Città, della stazione FFS di Lugano, del quartiere Veduggio e del basso Malcantone.

Il progetto è stato sviluppato integrandolo tra l'altro nel previsto nuovo quartiere Cairelletto in territorio di Manno e nel quartiere Cavezzolo in territorio di Bioggio, oggetti di specifiche pianificazioni comunali. Attraverso il posizionamento delle fermate e un adeguato inserimento territoriale il progetto è in grado di conferire alle aree servite un rilevante valore aggiunto in termini di accessibilità e quindi di qualità per l'ubicazione di nuovi insediamenti.

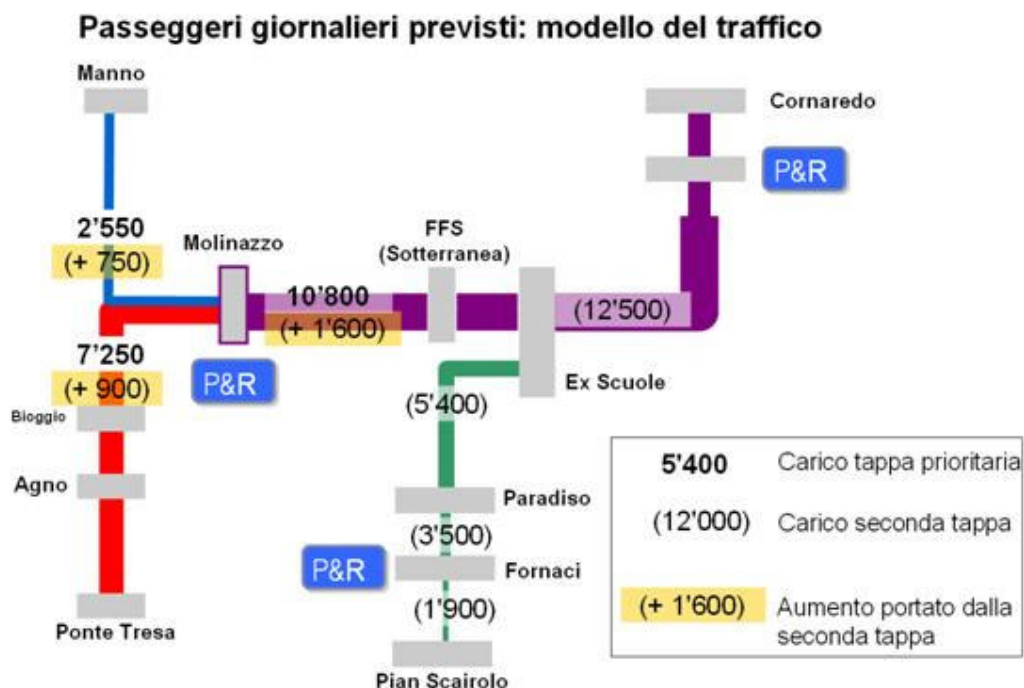
3.2 Mercato e domanda di trasporto

Il bacino di mercato della rete tram del Luganese è potenzialmente molto vasto e copre l'intero agglomerato.

L'analisi di mercato, effettuata con il supporto del modello di traffico, mostra all'orizzonte 2025 un carico elevato (con l'Alp Transit in esercizio), il sistema ferroviario TILO a regime

15' e con il collegamento verso Varese-Malpensa operativo. Esso è stimato a 11'000 persone/giorno sulla tratta Molinazzo-Lugano centro e a 2'600 sulla tratta Molinazzo-Manno.

Figura 3: Passeggeri giornalieri previsti



3.3 Concetto d'esercizio

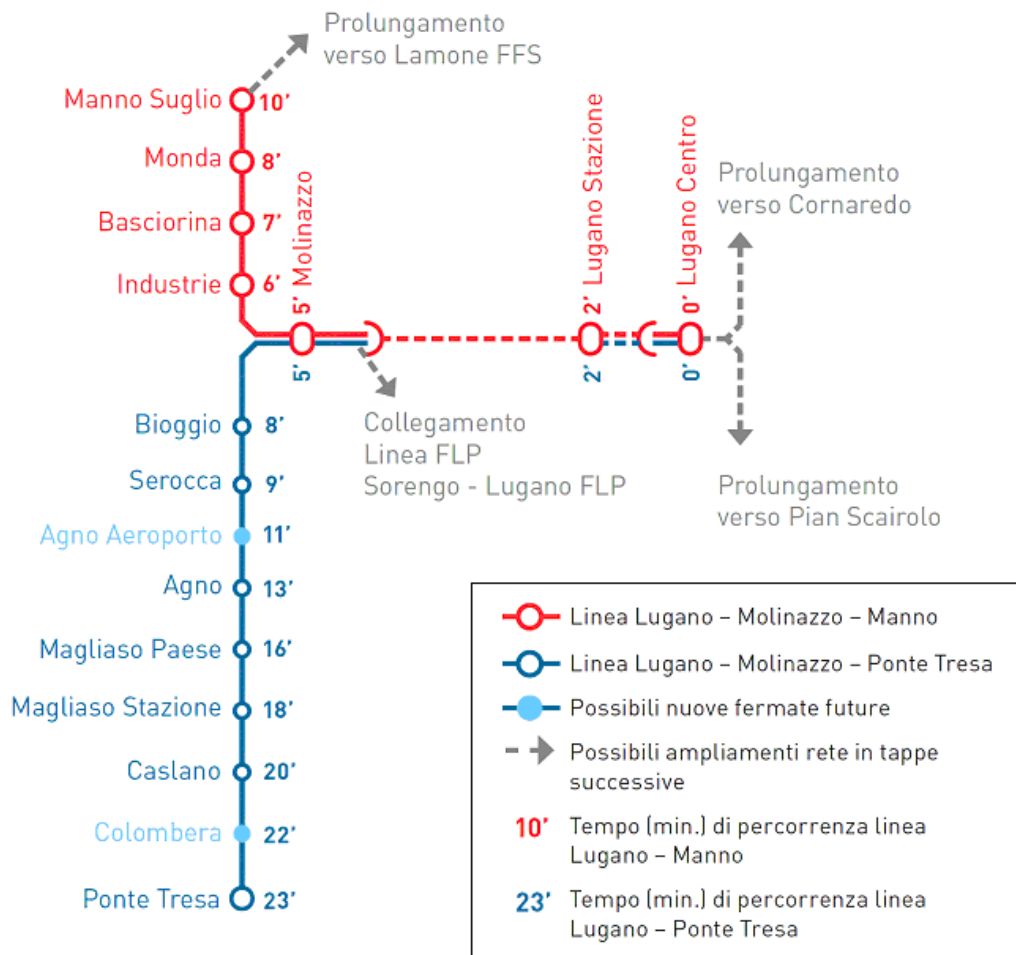
Il progetto di massima ha confermato la scelta del sistema ferro-tranviario che si integra con la linea esistente della ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP). La soluzione tecnica scelta si addice bene alle capacità necessarie e permette inoltre di sfruttare le sinergie con l'impianto esistente della ferrovia a scartamento ridotto. Da ciò derivano vantaggi dal profilo degli investimenti, dell'esercizio e della comodità per i viaggiatori (si evitano penalizzanti cambiamenti di veicolo).

Il concetto d'esercizio si fonda su una corsa ogni 15 minuti per direzione sulla tratta Ponte Tresa-Lugano centro e sulla tratta Manno-Lugano centro. Tra il nodo di interscambio di Molinazzo e Lugano centro questi due collegamenti si sovrappongono e la frequenza del servizio è quindi di 7,5 minuti.

La linea tranviaria permette di collegare molto rapidamente il centro Città con Manno Suglio in 10 minuti, il nodo intermodale di Bioggio Molinazzo in 6 minuti e Ponte Tresa in 23 minuti.

La rete tram è ben integrata nel sistema di nodi e parcheggi previsti dal PTL (Lugano Sud, Bioggio Molinazzo, Cornaredo, stazioni FLP e stazioni FFS di Lugano e Lamone). La tappa prioritaria crea in particolare un nuovo nodo a Bioggio Molinazzo.

Figura 4: I tempi di percorrenza previsti



3.4 Tracciato

La tappa prioritaria della rete tram prevede:

- il collegamento diretto tra la valle del Vedeggio e il centro città in galleria ;
- il collegamento lungo il Vedeggio dal nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo fino a Manno;
- il collegamento fino a Ponte Tresa utilizzando l'esistente tracciato ferroviario FLP.

Il tracciato della tratta Bioggio-Lugano centro si stacca dalla linea FLP a nord della stazione di Bioggio, si affianca alla strada della Crespera, con una fermata in corrispondenza del nuovo nodo intermodale di Bioggio Molinazzo, per poi scavalcare il fiume Vedeggio e l'autostrada ed entrare in galleria (2,4 km). Sotto la stazione FFS di Lugano, a circa 50 metri di profondità, è prevista una fermata sotterranea che consente l'accesso ai binari del sistema ferroviario TILO e della lunga percorrenza tramite ascensori di grande capacità. Dalla fermata sotterranea in direzione del centro di Lugano è prevista una tratta a doppio binario in galleria fino al portale est, in zona Sant'Anna, per poi proseguire su sedime stradale lungo Corso Pestalozzi e raggiungere il capolinea della

prima tappa presso la pensilina del Piazzale ex-scuole, dove convergono e danno coincidenza tutte le linee bus urbane.

La tratta da Bioggio Molinazzo fino a Manno ha una lunghezza di 1,9 km; prevede tre nuove fermate per il servizio alla zona industriale e ha l'attestamento presso la rotonda di Manno (zona Piana).

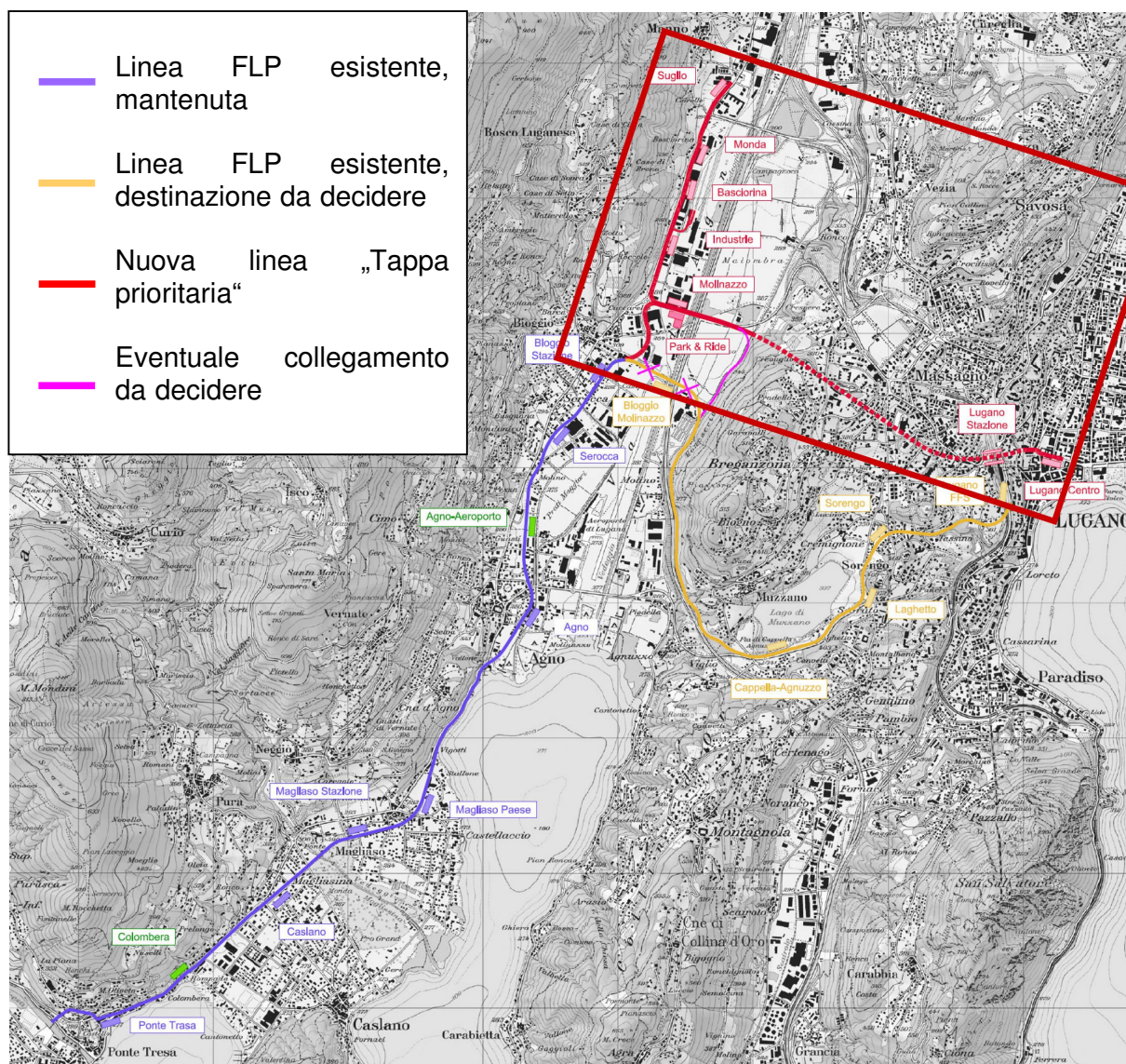
Il nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo comprende:

- un parcheggio di interscambio P+R, per un massimo di 800 posti allacciato alla rete stradale cantonale (1° tappa)
- la fermata del tram;
- le fermate delle linee bus regionali e di un bus navetta per l'aeroporto;
- posteggi di breve durata (sistema Kiss and ride);
- posteggi per biciclette e motocicli (sistema Bike and ride);
- strutture di servizio per l'utenza.

Per il deposito-officina della FLP, che è già oggi un'esigenza e un problema vista la precaria situazione in conflitto con la zona residenziale e gli angusti spazi disponibili, è stata individuata un'ubicazione su una parte dei sedimi FFS oggi adibiti ad area ferroviaria in territorio di Manno/Bioggio. Trattative sono in corso con le parti interessate.

Per garantire il concetto di esercizio è necessario un intervento anche sulla tratta esistente verso Ponte Tresa. Si tratta di realizzare un punto di incrocio prolungando di circa 500 metri l'esistente doppio binario dal ponte sulla Magliasina fino alla attuale fermata di Caslano, che verrà spostata all'altezza dell'esistente posteggio P+R.

Figura 5: Tracciato della tratta prioritaria della rete tram del Luganese: Bioggio-Lugano centro e Bioggio-Manno



3.5 Materiale rotabile

E' prevista l'introduzione di materiale rotabile nuovo e idoneo a un servizio di tipo urbano e suburbano.

Il sistema tranviario riprende il modello classico per quanto riguarda l'alimentazione elettrica (750 Volt) ed il materiale rotabile (convogli di larghezza 2.35 m e lunghezza tra i 32 e i 42 metri). Si tratta quindi di convogli più piccoli, agili e silenziosi rispetto a quelli attualmente in servizio. La velocità massima si attesta a 70 km/h per le tratte all'aperto e potrà raggiungere gli 80 in galleria. Sulle tratte in sede propria vi sarà una circolazione di tipo ferroviario, cosiddetta "a blocco", mentre sulla tratta in zona urbana e su campo stradale è prevista una circolazione "a vista". In questi casi il tram entra nel sistema viario e sottostà alle regole della circolazione stradale.

La sostituzione del materiale rotabile è già oggi all'ordine del giorno in quanto quello attualmente in circolazione ha oltre venti anni di esercizio ed è ormai superato. La FLP sta

valutando le modalità per procedere alla sua sostituzione in modo coordinato con l'estensione della rete. Si tratta di sostituire i veicoli esistenti entro il 2016/17 (6 pezzi) con nuovi già conformi alle future esigenze. L'ampliamento della flotta con ulteriori 4 unità avverrà contestualmente alla realizzazione del progetto.

Figura 6: Esempio di possibile veicolo



4. PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LUGANESE E SOSTEGNO DELLA CONFEDERAZIONE

La rete tram del Luganese è un elemento del Piano regionale dei trasporti (PTL) e del programma d'agglomerato del Luganese (PAL).

I programmi d'agglomerato sono strumenti programmatici promossi dalla Confederazione per migliorare la competitività e la qualità di vita negli agglomerati, nei quali si concentra la maggior parte della popolazione, dei posti di lavoro e dei potenziali di sviluppo.

I programmi d'agglomerato postulano uno stretto coordinamento tra sviluppo territoriale ed urbanistico, gestione della mobilità e cura dell'ambiente. Essi comprendono misure che toccano la viabilità, i trasporti pubblici, i pedoni e il traffico ciclistico; sono orientati ad incentivare uno sviluppo degli insediamenti "verso l'interno", favorendo una densificazione di qualità.

L'allestimento dei programmi d'agglomerato costituisce la premessa per l'ottenimento di contributi federali per le infrastrutture di trasporto. Essi trovano la loro base legale nella Legge federale sul fondo infrastrutturale, che prevede il versamento di contributi sulla base di crediti-quadro quadriennali.

Il Cantone Ticino ha già beneficiato di questa opportunità per il collegamento Mendrisio-Varese/Malpensa (credito-quadro 2006 per misure urgenti) e per il Programma d'agglomerato del Luganese e quello del Mendrisiotto avviati nel periodo 2011-2014.

La Confederazione ha già riconosciuto la validità dei programmi presentati e liberato un volume di contributi pari a circa 27 milioni di franchi nel Luganese e circa 17 nel Mendrisiotto. Un secondo credito-quadro sarà attivato per il periodo 2015-2018 sulla base dei programmi d'agglomerato di seconda generazione. Per quanto riguarda il Luganese è in corso di allestimento il programma d'agglomerato 2 (PAL 2) a cura della Commissione

regionale dei trasporti. Esso sarà sottoposto al Consiglio di Stato entro metà maggio 2012 e sarà poi trasmesso all'Autorità federale entro il termine perentorio del 30 giugno 2012.

Il progetto che qui ci occupa è già stato inserito nel PAL sulla base delle indicazioni emerse dagli studi di fattibilità. L'esame svolto dall'Autorità federale nel 2009 è stato favorevole, il concetto generale è stato ripreso e le tratte prioritarie inserite nella lista degli interventi potenzialmente realizzabili a partire dal 2015.² Al momento il contributo federale è stabilito al 30%; potrà essere incrementato in funzione dei possibili miglioramenti che saranno ottenuti dal Programma d'agglomerato aggiornato (PAL 2). La decisione definitiva dell'Autorità federale è attesa per metà del 2014. Presupposto per la successiva attivazione dei contributi è la crescita in giudicato dell'autorizzazione a costruire. Nel caso concreto si tratta della procedura prevista dalla Legge federale sulle ferrovie, istruita dall'Ufficio federale dei trasporti. L'esame dei tempi necessari per ottenere l'approvazione dei piani ha mostrato che, per poter avere una buona probabilità di avviare i lavori nel 2016, risulta indispensabile procedere immediatamente all'allestimento del progetto definitivo. Sarà questa la base per la successiva richiesta del credito di costruzione e per l'avvio della procedura formale di approvazione dei piani.

5. ORGANIZZAZIONE, COSTI E FINANZIAMENTO DEL PROGETTO DEFINITIVO

L'importo dell'investimento globale, valutato sulla base del progetto di massima (+/-20%), ammonta a 271 mio. fr (IVA compresa, ai prezzi 2011).

Esso comprende l'infrastruttura ferro-tranviaria, il nodo di Molinazzo (senza il P+R) e il raddoppio del binario per consentire l'incrocio dei treni a Caslano.

A questo importo va aggiunto l'investimento di 32 milioni di franchi per la prima tappa dell'impianto P+R di Bioggio/Molinazzo, con una capienza di ca 800 posti, da allacciare alla rete delle strade cantonali. Questo impianto, che non è inserito nel PAL2, ma che è stato considerato nelle opere di prima fase del PTL e quindi anche nel credito - quadro globale stanziato nel 1999, potrà essere parzialmente autofinanziato tramite gli introiti delle tasse di posteggio.

Il finanziamento del nuovo materiale rotabile, così come quello della progettazione e della realizzazione dei nuovi depositi-officina, esigenze comunque già oggi ineludibili indipendentemente dal progetto qui in esame, è, secondo la normativa federale, di competenza della FLP e viene assicurato con mezzi propri.

Per garantire la continuità dell'iniziativa e l'avvio in tempo utile dei lavori il Dipartimento del territorio, la Commissione regionale dei trasporti del Luganese, i Comuni di Lugano, Bioggio e Manno e la FLP hanno messo a punto una proposta per l'allestimento del progetto definitivo della tratta Bioggio Molinazzo - Lugano centro e Bioggio Molinazzo - Manno. A tale scopo le parti hanno sottoscritto, riprendendo gli analoghi principi dell'accordo per l'elaborazione del progetto di massima, una Dichiarazione di intenti attraverso la quale :

- è stabilita una chiave di riparto provvisoria del costo (40% a carico del Cantone, 40% Città di Lugano, 10% Comune di Bioggio e 10% Comune di Manno). Gli oneri per il progetto definitivo, che potranno beneficiare del contributo federale in caso di accoglimento dello stesso, saranno ripresi e oggetto di conguaglio sulla base della chiave di riparto che verrà stabilita per la successiva fase di realizzazione;

² Cfr. "Convenzione sulle prestazioni tra Cantone, CRTL e Confederazione concernente il PAL 1" del 2 marzo 2011. Il sistema tram-treno Bioggio-centro Lugano e Bioggio-Manno è inserito nella lista B, ossia nei progetti realizzabili con il credito quadro federale 2015-2018. L'importo lordo già riservato, da confermare attraverso il PAL2, è di 223 mio fr (prezzi 2005 senza IVA, con contributo federale del 30%)

- è fissata l'organizzazione di progetto, condotta da una Delegazione delle Autorità coadiuvata da una Direzione di progetto, in cui sono rappresentati tutti gli enti;
- il Dipartimento del territorio stipulerà con la FLP una Convenzione che regola le reciproche competenze e i rispettivi compiti, sul modello di quanto già praticato per i lavori di parziale raddoppio della linea conclusi nel 2007.

Il costo della progettazione definitiva è oggi stimato a 7'000'000.-- franchi, di cui 2'800'000.-- fr. a carico del Cantone.

6. PIANO DIRETTORE CANTONALE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO

Questa proposta è in sintonia con gli obiettivi pianificatori del Piano direttore cantonale: l'intervento è inserito nella scheda di Piano direttore sul PTL (v. scheda M3, punto 3.5). Il progetto rispecchia gli obiettivi fissati nelle Linee direttive 2011-2015, al capitolo "Energia, ambiente, territorio", scheda n.ro 4 "Territorio/mobilità efficiente", lettera g): allestimento del progetto definitivo e procedura di approvazione dei piani della tratta prioritaria della rete tram del Luganese (Manno-Bioggio-Lugano centro) nell'ambito del Programma di agglomerato del Luganese II in vista dell'avvio della realizzazione nel periodo 2015-2018.

Le spese sono contemplate nel Piano finanziario 2012-2015 del settore 62 strade cantonali, alla posizione 622 11 05 19 collegata all'elemento WBS 781.59 0450.

I contributi comunali di Lugano (40% corrispondenti a CHF 2'800'000), Bioggio (10% corrispondenti a CHF 700'000), e Manno (10% corrispondenti a CHF 700'000), sono contemplati nel Piano Finanziario 2012-2015 del settore 62 strade cantonali, alla posizione 622 11 05 20 collegati agli elementi WBS 781. 68 0470 (Lugano) rispettivamente 0471 (Bioggio) e 0472 (Manno).

Per quanto concerne i sussidi federali, il progetto sarà parte integrante del Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL 2) che sarà sottoposto all'esame della Confederazione entro giugno 2012. La quota parte del sussidio federale sulle spese di progettazione sarà attivabile con l'inizio della realizzazione. Saranno allora effettuati conguagli sulla base del modello di finanziamento della fase costruttiva.

Le conseguenze finanziarie per i Comuni sono descritte al punto 5.

Non vi sono conseguenze particolari sui conti di gestione corrente né sul personale.

7. CONCLUSIONI

Con lo stanziamento del credito richiesto si pongono le premesse per lo sviluppo di un sistema di trasporto pubblico capace, rapido e frequente in grado di servire l'intero agglomerato luganese. Questo sistema assicura prestazioni di elevata qualità ed affidabilità. Il progetto costituisce dal profilo dell'organizzazione territoriale un elemento strutturante fondamentale in grado di ben collegare le aree strategiche per insediamenti residenziali e produttivi dell'agglomerato e di migliorare la sua competitività. Dal profilo ambientale e della qualità di vita presenta pure notevoli elementi positivi. Esso costituisce pertanto la spina dorsale del programma di agglomerato del Luganese.

Il progetto ha già raccolto un sostegno di principio da parte della Confederazione nell'ambito dei contributi previsti dal Fondo infrastrutturale a favore del traffico negli

agglomerati. Si tratta ora di consolidare rapidamente il dossier tecnico e il sostegno politico per poter disporre dell'autorizzazione a costruire nei tempi previsti dal prossimo credito quadro federale che coprirà il periodo 2015-18.

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

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente lo stanziamento di un credito di fr. 7'000'000.-- per l'elaborazione del progetto definitivo della tappa prioritaria della rete tram del Luganese nell'ambito del Programma di agglomerato del Luganese

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 13 marzo 2012 n. 6616 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È stanziato un credito di fr. 7'000'000.-- per l'elaborazione del progetto definitivo della tappa prioritaria della rete tram del Luganese.

Articolo 2

Il credito di cui all'articolo 1 viene iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni.

Articolo 3

I contributi comunali saranno iscritti alla rispettiva voce contabile delle entrate del Dipartimento del Territorio, Divisione delle costruzioni.

Articolo 4

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