

Rapporto

numero

7237 R

data

24 gennaio 2017

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 18 ottobre 2016 concernente lo stanziamento di un
credito di CHF 1'450'000.- quale aggiornamento del credito concesso
con Decreto legislativo del 24 settembre 2012 (Messaggio n. 6616 del 13
marzo 2012), riguardante l'elaborazione del progetto definitivo della
tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese nell'ambito del
Programma di agglomerato del Luganese**

1. CREDITO IN DISCUSSIONE

Con il Messaggio in esame si chiede al Parlamento di ratificare un credito aggiuntivo di CHF 1'450'000.- (IVA inclusa) quale aggiornamento del credito di CHF 7'000'000.- concesso con Decreto legislativo del 24 settembre 2012 (cfr. Messaggio n. 6616 del 13 marzo 2012) per il completamento del progetto definitivo della **tappa prioritaria** della rete tram-treno prevista quale elemento centrale del Programma di agglomerato del Luganese.

2. IL CREDITO PRINCIPALE DI CHF 7'000'000.-CONCESSO NEL 2012

Con il Messaggio n. 6616 del 13 marzo 2012 il Consiglio di Stato ha trasmesso al Parlamento la richiesta di un credito di CHF 7'000'000.- per l'elaborazione del progetto definitivo della tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese. Il credito è stato approvato dal Parlamento e ratificato con Decreto legislativo del 24 settembre 2012.

Nel suo rapporto del 19.6.2012 redatto dai deputati Sergio Savoia e Nicola Brivio la Commissione della gestione e delle finanze, riconosceva e sottolineava l'importanza e la pertinenza del progetto reputandolo "di qualità, ambizioso e soprattutto necessario" (cfr. rapporto n. 6616R del 19 giugno 2012).

Si metteva in evidenza in particolare che l'agglomerato di Lugano, già allora, nel 2012, ritenuto *"tra i principali agglomerati svizzeri"*, *"conoscerà in un prossimo futuro un ulteriore rapido sviluppo, che interesserà soprattutto le valli del Vedeggio (...) e del Cassarate, ma anche il Nuovo quartiere di Cornaredo (...), il Piano della Stampa e il Pian Scairolo (...)"*. Sempre citando il menzionato rapporto *"secondo uno studio del professor Angelo Rossi "Lo sviluppo della regione urbana del Luganese nell'era della globalizzazione e della metropolizzazione (2008)", nel 2025 la popolazione dell'agglomerato varierà tra i 140'000 e i 150'000 abitanti e i posti di lavoro offerti potranno raggiungere le 80-90'000 unità"*.

A fronte di questa evoluzione, sicuramente positiva per il Luganese e per il Canton Ticino più in generale, a preoccupare giustamente le Autorità sono stati e sono i problemi legati alla mobilità verso l'agglomerato di Lugano e al suo interno, già considerati insoddisfacenti

allo stato attuale, oltre che all'impatto ambientale causato dal crescente traffico veicolare privato. Si delineava quindi urgente e prioritario progettare per tempo una rete di mezzi pubblici "a elevata capacità, rapidità e frequenza".

In questo senso la soluzione ideale e soprattutto condivisa, da Confederazione, Cantone e Comuni, si è rivelata essere quella del tram-treno.

In estrema sintesi la **tappa prioritaria in progettazione definitiva** si inserisce nel concetto più generale della cosiddetta "rete ad H" (rete tram a forma di H) il cui disegno viene ripreso qui sotto quale promemoria.



3. IL CONCETTO GENERALE DELLA RETE TRAM-TRENO DEL LUGANESE (RETE AD H)

È utile ricordare che il concetto generale della rete tram-treno del Luganese a forma di H prevede :

- L'integrazione dell'esistente tratta Ponte Tresa-Bioggio della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP) (tratta in blu)
- La realizzazione di un collegamento diretto sia, grazie a una galleria, tra la Valle del Vedeggio e il Centro di Lugano, sia tra il nodo intermodale di Bioggio Molinazzo e Manno (zona svincolo autostradale) (tratta in rosso, oggetto del progetto definitivo)
- La continuazione della rete tram verso Nord fino all'area di Cornaredo e verso Sud fino al Pian Scairolo (tratta in giallo, oggetto di studi volti ad ampliare la rete tranviaria al fine di servire l'intero agglomerato; seconda tappa)
- L'eventuale estensione della rete tram con la costruzione della tratta da Manno (zona Suglio) a Lamone (Stazione FFS) (tratta in verde, terza tappa)

È inoltre corretto ricordare che il credito di CHF 7'000'000.- stanziato nel 2012 e anche l'attuale richiesta di aggiornamento riguardano unicamente l'elaborazione del progetto definitivo della tappa prioritaria (tratta in rosso).

4. UTILIZZO DEL CREDITO DI CHF 7'000'000.- CONCESSO CON MESSAGGIO N. 6616 DEL 13 MARZO 2012

Il credito di CHF 7'000'000.- concesso con Messaggio 6616 del 13 marzo 2013 è stato utilizzato per finanziare le seguenti attività connesse al progetto definitivo della tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese:

Indagini geologiche (sondaggi e prove sui campioni di roccia prelevati)	CHF 600'000.-
Progettazione	CHF 5'595'000.-
Esperti (organismi di controllo indipendenti secondo l'Ordinanza federale sulle ferrovie)	CHF 335'000.-
Consulenti esterni per verifiche puntuali	CHF 15'000.-
Supporto al Committente	CHF 455'000.-
TOTALE	CHF 7'000'000.-

5. ONERI SUPPLEMENTARI

Con il Messaggio in esame viene chiesta la ratifica di un credito aggiuntivo di CHF 1'450'000.- suddiviso in

- prestazioni supplementari (CHF 450'000.-)
- oneri aggiuntivi (CHF 700'000.-)
- anticipo sul credito di costruzione (CHF 300'000.-).

5.1 Prestazioni supplementari

In fase di sviluppo del progetto definitivo si sono rese necessarie alcune modifiche rispetto al progetto di massima e ulteriori approfondimenti che hanno comportato delle prestazioni supplementari, per un totale di spese impreviste (maggior spesa) di CHF 450'000.-.

Si tratta in particolare:

- di importanti cambiamenti del tracciato nel comparto Cavezzolo al fine di meglio relazionare i diversi progetti (Variante zona Cavezzolo)
- della modifica del tracciato del tratto Bioggio-Manno, il quale è stato allineato agli edifici e non alla strada cantonale con conseguente riconfigurazione della strada stessa (Tratto Bioggio-Manno)
- degli interventi necessari alla riduzione dei tempi di percorrenza da 15' a 10' (Frequenza di esercizio da 15 a 10 minuti)
- dell'inserimento della nuova fermata Agno-Aereoporto
- dell'inserimento del raddoppio supplementare del binario tra la Stazione di Magliaso e la Stazione di Magliaso-Paese per una lunghezza di circa 300 metri, onde permettere un'eventuale entrata in servizio della nuova fermata Agno-Aereoporto prima della realizzazione della tappa prioritaria della rete tram-treno
- della coordinazione tra i progettisti per diversi aspetti tecnici come la definizione delle superfici intermedie di deposito di materiale di scavo, le metodologie di lavaggio, ecc. (Coordinazione con il progetto di Riqualifica dell'ecosistema lacustre del Golfo di Agno)
- della coordinazione con il progetto Sottopasso della Stazione di Lugano che ha implicato l'analisi e la ripresa nel progetto definitivo dei piani e dei documenti sviluppati dai progettisti per i lavori del riordino della Stazione di Lugano.

5.2 Oneri aggiuntivi

Il progetto definitivo è stato elaborato dal Consorzio dei progettisti secondo le indicazioni ricevute ed è stato consegnato nel 2015 alla Committenza per poi essere trasmesso all'Ufficio federale dei trasporti (UFT), quale organo di controllo a cui compete l'approvazione per una prima valutazione.

L'UFT dopo una prima analisi del progetto ha sottoposto alla Committenza in particolare due proposte di miglioramento progettuale consistenti nelle seguenti soluzioni:

- nella realizzazione della Galleria Breganzona (tratto Bioggio-Lugano) interamente con sistema a doppio binario (anziché cunicolo di sicurezza)
- nella predisposizione della fermata Bioggio-Cavezzolo e della nuova officine per accogliere convogli con una lunghezza fino a 50 metri

Le proposte dell'UFT sono state esaminate e valutate in una prima fase, tramite uno studio di fattibilità e opportunità il cui esito ha definito i seguenti effetti sull'esercizio con un sistema completo a doppio binario in galleria:

- stabilità dell'esercizio e capacità di riassorbimento dei ritardi fortemente aumentate
- gestione semplificata di eventi particolari (incidenti, ritardi)
- sosta di attesa al Cavezzolo non più necessaria, tempi di percorrenza tra Ponte Tresa e Lugano ridotti di circa 90" nelle ore di punta (frequenza 10 minuti)
- flessibilità dell'esercizio in caso di completamento della rete (tappe future)
- possibilità di aumento della frequenza d'esercizio senza rottura di carico per l'asta di Manno
- sistemi di segnalamento semplificati (non più necessari incroci dinamici)

Il tutto mantenendo, si legge nel messaggio, "un rapporto costi-benefici favorevole per la realizzazione della tappa prioritaria" (Messaggio n. 7237 pag. 7). La variante meno onerosa costituisce un maggior costo di CHF 28.5 milioni, che rispetto ai vantaggi che derivano dal potenziamento della rete appare vantaggioso.

In una seconda fase si procederà all'aggiornamento del progetto definitivo.

Il costo per l'aggiornamento del progetto secondo le suggestioni del UFT, fasi 1 e 2, ammonta in totale a CHF 700'000.-.

5.3 Anticipo sul credito di costruzione

Il Consiglio di Stato per accorciare le tempistiche intende procedere quanto prima alla pubblicazione del progetto per l'approvazione dei piani, la cui durata è pronosticata in 18 mesi. In ottemperanza della Legge federale sulle ferrovie (Lferr) prima del deposito pubblico della domanda, l'impresa ferroviaria deve mettere in evidenza tramite picchettamento e indicazione dei profili le modifiche del terreno necessarie per l'opera progettata. Per queste operazioni si stima un costo di CHF 300'000.- importo che risulta così elevato a causa dell'estensione del progetto, delle numerose proprietà interessate e alla particolarità dei manufatti che rendono impegnativa la contrassegnazione esaustiva mediante profili (modinatura).

6. COSTI E TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

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

In data 17.1.2012 il Dipartimento del territorio, la CRTL, i Comuni di Bioggio e Manno e la FLP hanno sottoscritto una Dichiarazione di intenti attraverso la quale è stata tra l'altro stabilita una chiave di riparto provvisoria per costi di progettazione e realizzazione della rete ferroviaria (40% a carico del Cantone, 40% della Città di Lugano, 10% del Comune di Bioggio e 10% del Comune di Manno).

La valutazione del credito di costruzione dell'opera è tuttavia imprescindibile dalla conoscenza dell'ammontare del contributo federale.

Nel Messaggio in esame si legge che la Confederazione ha già garantito un sussidio di CHF20.97 milioni per il tratto Bioggio-Manno, mentre per la decisione definitiva sul contributo federale per la tratta Bioggio-Lugano centro, occorrerà attendere fino al 2019/2020 quando il relativo Messaggio sarà sottoposto alle Camere federali.

Il Consiglio di Stato ha tuttavia ricevuto rassicurazioni dall'UFT il quale ha espresso complimenti ed elogi circa il grado di approfondimento del progetto, anticipando che la valutazione eseguita "pone il progetto in posizione privilegiata per adempiere ai requisiti necessari per poter beneficiare dei contributi federali nell'ambito del PROSSIF FA 2030" aggiungendo che "il contributo previsto copre l'integralità del costo annunciato e ammonta a CHF 237.9 milioni (indice prezzi gennaio 2016, grado di precisione dei costi del +/- 10%)" (cfr. Messaggio, pag. 11).

7. CONCLUSIONE

La realizzazione del progetto definitivo della tratta prioritaria della rete tram-treno (prima tappa) costituirà una svolta storica per il Luganese e la Commissione della gestione esprime soddisfazione per l'evoluzione e la gestione del dossier anche in considerazione delle valutazioni espresse dall'UFT.

La Commissione della gestione e delle finanze ribadisce quanto espresso in occasione del rapporto sullo stanziamento del credito base di CHF 7'000'000.- in particolare sulla necessità e l'opportunità di vedere realizzato nel Luganese un'infrastruttura di tale importanza.

È evidente che sia questo credito, così come tutti gli altri connessi con la realizzazione della nuova linea tram-treno devono essere valutati nella visione futura della mobilità, visione che giustamente accorda priorità alla realizzazione di una rete di trasporti pubblici capillare, performante e competitiva ed ecologica.

Sono confortanti inoltre le rassicurazioni giunte dall'UFT il quale ha lasciato intendere che sarà garantito il massimo finanziamento possibile secondo la legislazione federale.

La Commissione della gestione ritiene che il credito proposto sia giustificato e, per quanto concerne le suggestioni dell'UFS, anche auspicato e vi invita pertanto ad approvarlo mettendo in evidenza che per la ratifica occorre la maggioranza assoluta dei membri del Gran consiglio (art. 5 cpv. 3 LGF).

Per la Commissione gestione e finanze:

Franco Denti, relatore

Bacchetta-Cattori - Badasci - Caprara - Caverzasio -

Dadò - Farinelli - Frapolli - Garobbio - Gianora -

Kandemir Bordoli - Pini - Pinoja - Quadranti