

# Rapporto

numero	data	Dipartimento
<b>4884 R</b>	1° giugno 1999	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze  
sul messaggio 13 aprile 1999 concernente l'utilizzazione del credito  
residuo di fr. 8'991'120.-- relativo al credito quadro di fr. 12'905'620.--  
concesso con Decreto legislativo del 22 giugno 1993 per la  
realizzazione del programma di miglioramento della Ferrovia  
Lugano-Ponte Tresa (FLP) nell'ambito dell'VIII credito quadro federale a  
favore delle imprese di trasporto concessionarie**

## A. INTRODUZIONE

Il Consiglio federale, di regola ogni 5 anni, sottopone alle Camere un messaggio concernente la concessione di crediti per garantire lo sviluppo delle imprese di trasporto concessionarie su tutto il territorio svizzero. L'VIII credito quadro, votato per il periodo 1993-1997 e approvato dall'Assemblea federale con decreto del 16 dicembre 1992, prevede una dotazione complessiva di un miliardo e 400 milioni di franchi.

Conseguentemente, il 23 marzo 1993 il Consiglio di Stato ha presentato un messaggio concernente la concessione di un credito quadro di 12,905 mio di franchi per la realizzazione del programma di miglioramento della ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP) nell'ambito dell'VIII credito quadro federale (1993-1997). Il suddetto messaggio è stato approvato dal Gran Consiglio con decreto legislativo del 22 giugno 1993.

Con il Decreto federale sulle misure di risanamento finanziario del 1993, entrato in vigore il 1° agosto 1994, da un lato, si è stabilito che entro il 2003 sarà fissato un importo supplementare massimo di 800 milioni di franchi al fondo d'aiuto agli investimenti nelle regioni montane.

Dall'altro lato, al fine di continuare l'applicazione dei provvedimenti previsti dalla Legge sulle ferrovie in favore delle imprese di trasporto beneficiarie di concessioni federali, il credito quadro per consentire i miglioramenti tecnici è stato prorogato sino almeno alla fine del 2000.

A seguito di tale misura, l'impresa di trasporto FLP, d'intesa con l'Ufficio federale dei trasporti e con il Cantone, propone una diversa destinazione del credito ancora disponibile attraverso la 7.a e 8.a Convenzione.

## B. UNA DIVERSA UTILIZZAZIONE DEL CREDITO APPROVATO DAL GRAN CONSIGLIO IL 23 MARZO 1993 E CONVENZIONI STIPULATE

Come indicato nel messaggio, il credito quadro votato dal Gran Consiglio comprendeva i seguenti interventi:

- nuova sottostazione di trasformatori e raddrizzatori ad Agno
- acquisto di nuovi apparecchi automatici per biglietti

- risanamento dei muri alla "Crespera"
- acquisto di un trattore diesel e di 3 carri merci
- risanamento della linea di contatto
- costruzione di due binari di ricovero a Bioggio ed Agno
- ampliamento dell'officina-deposito di Agno
- acquisto di 2 treni spola tipo Be 4/8

La quota parte a carico del Cantone, essendo stata fissata attorno al 70%, avrebbe dovuto ammontare a 12,905 mio di franchi.

Alcuni interventi meritano qualche commento sullo stato di avanzamento o sulle modifiche proposte.

### **1. Ampliamento dell'officina-deposito di Agno**

Nel messaggio del 1993 si prevedeva un'aggiunta al fabbricato esistente presso la stazione FLP di Agno, con un costo preventivato di 1.3 mio di franchi. Il relativo importo era stato approvato nell'ambito della 5.a Convenzione del 15.12.1993.

Il Comune di Agno si è opposto alla domanda di costruzione e l'incarto è da diverso tempo fermo presso l'UFT a Berna in attesa di una decisione.

Nel frattempo, il Municipio di Agno ha iniziato la revisione del Piano Regolatore che ha già passato la fase dell'esame preliminare presso il Cantone (Piano di Indirizzo).

Essa prevede di riservare un'area alternativa per l'edificazione dell'officina-deposito nella zona industriale-artigianale, più idonea all'insediamento di tale impianto rispetto alla zona residenziale R4 attuale.

Nel frattempo, la FLP ha provveduto ad eseguire unicamente dei lavori minori di adattamento tecnico e manutenzione (impianto di depurazione e impianto elettrico) per un totale di ca. fr. 260'000.-- (stato al 31.12.1998), in attesa di una decisione dell'UFT.

L'opportunità di uno spostamento definitivo dell'officina nella zona industriale sembra essere ora presa in considerazione dall'Ufficio federale dei trasporti in collaborazione con il Cantone e la FLP.

### **2. Acquisto di due treni spola tipo Be 4/8**

Nell'ambito dell'aggiornamento del piano degli interventi si propone, in accordo con l'Autorità federale competente, una modifica dell'utilizzazione del citato credito quadro.

In particolare, si postula la rinuncia all'acquisto di due treni spola Be 4/8, del costo preventivato di 12 mio di franchi, a favore di 5 vetture intermedie a pianale ribassato del costo di ca. 8.4 mio di franchi (di cui 2.4 mio finanziati con fondi propri dalla FLP).

Il risparmio di ca. 6.0 mio di franchi permette di finanziare altri interventi di miglioramento della sicurezza e dell'esercizio sulla linea, che avrebbero comunque dovuto essere realizzati con il IX credito quadro federale a partire dal 1998.

Le vetture ribassate, come indicato nel messaggio, vengono acquistate con un'ordinazione congiunta con le Ferrovie regionali Berna-Soletta (RBS), con sede in Worblaufen, presso la ditta Stadler Altenrhein AG.

La validità del contratto è subordinata alla garanzia della disponibilità dei necessari crediti votati dal Cantone e dalla Confederazione entro il 31 agosto 1999: da qui anche la necessità di votare prima dell'estate la modifica dell'utilizzazione del credito quadro.

### 3. Modifica del programma

L'Ufficio federale dei trasporti ha approvato la modifica del programma, riassunta nella tabella seguente:

Oggetti	Totale	TI	%TI
Oggetti della 4.a Convenzione	890'000	*)	
Oggetti della 5.a Convenzione	4'25'000	3'017'500	71.0%
Oggetti della 6.a Convenzione	1'300'000	897'000	69.0%
<b>Oggetti della 7.a Convenzione</b>	<b>3'600'000</b>	<b>2'520'000</b>	<b>70.0%</b>
Potenziamento binari alla stazione di Agno	1'800'000		
Risanamento muri, viadotti, ripari Lugano-Bioggio	1'050'000		
Distributori automatici biglietti	450'000		
Fermata Molinazzo	300'000		
<b>Oggetti della 8.a Convenzione</b>	<b>6'000'000</b>	<b>4'2'0'000</b>	<b>70.0%</b>
5 vetture a pianale ribassato (costo 8.4 mio Fr.) parte di finanziamento secondo art. 56 LFerr.	6'000'000	4'200'000	
<b>Totale Convenzioni</b>	<b>16'040'000</b>	<b>10'634'500</b>	
<b>TOTALE VIII credito quadro</b>	<b>18'202'000</b>		
Credito approvato con DL 22.06.1993 (quota cantonale)		<b>12'905'620</b>	
Disponibile per 9.a Convenzione (Risanamento gallerie Lugano-Sorengo)		2'271'120	

\*) Versati interamente dall'UFT

### 4. Risanamento muri, viadotti, ripari Lugano-Bioggio

Per questi progetti è previsto un credito complessivo massimo di 1'050'000.-- franchi (art. 2 cpv. 1, cifra 2 della 7.a Convenzione) destinato:

1. al risanamento totale dei muri di sostegno alla stazione di Lugano (350'000.-- franchi)
2. alla posa di ripari in zona Mulini di Bioggio (150'000.-- franchi)
3. al risanamento dei muri e del viadotto Crespera (550'000.-- franchi)

Il risanamento dei muri Crespera è stato preventivato per un totale di 2,508 milioni di franchi. L'esecuzione è stata prevista a tappe. Nell'ambito dell'VIII credito quadro, la cui validità era prevista dal 1993 al 1997, l'UFT ha inserito una prima fase di 900'000.--. Questi lavori sono stati eseguiti completamente. Con il prolungamento previsto fino ad almeno il 2000 (Decreto federale sulle misure di risanamento 1993 del 3 marzo 1994), si deve far fronte alla necessità di continuare i lavori di risanamento a garanzia della sicurezza della linea. Su specifica richiesta del 10 marzo 1998 della FLP, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha concesso l'autorizzazione in base all'art. 26 cpv. 1 della Legge sui sussidi (Lsu, RS 616.1) a procedere alla messa in opera della seconda tappa dei lavori di risanamento dei muri tra Lugano e Bioggio (lettera del 20 marzo 1998).

Questa decisione non garantiva ancora l'aiuto finanziario in quanto restavano riservati l'esame tecnico e finanziario da parte dell'UFT, nonché l'approvazione del presente messaggio da parte del Gran Consiglio.

Sulla base di questa autorizzazione, la FLP ha proceduto al risanamento più urgente dei muri presso la stazione terminale di Lugano, attualmente in fase di ultimazione.

I lavori hanno successivamente superato l'esame tecnico e finanziario da parte dell'UFT che li ha inseriti nella 7.a Convenzione sottoposta al Cantone ed alla FLP per approvazione. Il costo corrispondente è compreso nei 1'050'000.-- previsti per il risanamento di muri e viadotti sulla tratta Lugano-Bioggio.

### **C. GLI INVESTIMENTI DELLA FLP NELL'AMBITO DEL PTL-PIANO SPECIALE DEL BASSO MALCANTONE: FINANZIAMENTO MISTO STRADA-FERROVIA TRATTATO SEPARATAMENTE**

L'Ufficio federale dei trasporti ha preventivato nell'ambito dell'VIII credito quadro a favore delle imprese di trasporto concessionarie un importo complessivo di 77 mio di franchi destinati ad investimenti per la FLP. L'attribuzione effettiva è subordinata alla stipulazione di singole convenzioni. Con il credito quadro di 12,905 mio di franchi (partecipazione cantonale) votato dal GC del 23 marzo 1993, si è di fatto confermata l'attribuzione di una prima parte di questo credito quadro e data competenza al Consiglio di Stato di stipulare le varie convenzioni.

L'intervento relativo al Basso Malcantone, scaturito dagli studi del PTL conclusi nel dicembre del 1993, ha fatto oggetto di una convenzione quadro ad hoc, nella quale sono assicurati sussidi non solo secondo la legge sulle ferrovie, ma anche ai sensi di altre ordinanze federali legate alle strade principali, alla separazione dei traffici ecc. La decisione ha coinvolto non solo l'UFT ma anche l'Ufficio federale delle strade ed il BUWAL.

Questa convenzione quadro, che permette il finanziamento misto degli interventi per la FLP e la sicurezza stradale nel Basso Malcantone, è stata approvata dal Consiglio di Stato (21.12.1994), dalla FLP (16.01.1995) e dal DFTCE (03.02.1995).

Il Gran Consiglio l'ha pure avallata con l'approvazione del messaggio no. 4343 del 21.12.1994 di fr. 108'900'000.-- (al quale la convenzione quadro era allegata) e dove venivano stanziati 42.5 mio di franchi per il Basso Malcantone.

Solo la parte che può essere imputata al traffico ferroviario sarà finanziata, secondo l'art. 56 della Lferr, attraverso l'VIII credito quadro.

**Gli interventi legati al PTL fanno quindi capo ad una stessa fonte di finanziamento federale (VIII CQ Lferr) ma sono completamente indipendenti dal credito quadro votato dal GC nel 1993 in quanto fanno oggetto di convenzioni separate e coinvolgono, oltre l'UFT, anche altri enti federali.**

### **D. LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO**

Il programma è in sintonia con gli obiettivi in materia di mobilità fissati nelle Linee direttive per il periodo 1996- 1999.

Il credito richiesto con questo messaggio rientra nel PF 1996-1999 e 2000-2003 nel settore 600 "mobilità" alla voce 630.30.050.

Non si prevede alcuna conseguenza finanziaria sui Comuni e nessun influsso sul contingente del personale dello Stato.

## E. CONCLUSIONI

Con le modifiche apportate, restano immutati gli obiettivi che si erano prefissati nello specifico settore della mobilità dei trasporti pubblici al momento dello stanziamento del credito quadro di 12,905 mio di franchi proposti con il messaggio del 23 maggio 1993, qui di seguito ripresi:

"Il settore della mobilità costituisce un elemento prioritario del programma della presente legislatura, in particolare per quanto riguarda i trasporti pubblici, confrontati alla necessità di un notevole recupero qualitativo delle prestazioni offerte. Queste devono diventare maggiormente attrattive per poter, da un lato, migliorare l'attrattività per l'utenza e di riflesso i risultati conseguiti dalle aziende di trasporto e, dall'altro, contribuire alla realizzazione della politica e degli obiettivi fissati in particolare nel Piano di risanamento dell'aria, per il risanamento ambientale, e nel Piano direttore cantonale per l'organizzazione territoriale e in materia di mobilità.

L'intervento prospettato in questo messaggio si inserisce dunque in un quadro generale volto alla riqualificazione dei trasporti pubblici, che trova un puntuale riscontro nelle Linee direttive 1992-1995 allorché, tra l'altro, si afferma che occorre costituire una rete ferroviaria regionale efficiente (pag. 77) allo scopo di soddisfare i bisogni di mobilità, tenendo conto degli effetti sulla società, l'economia, l'ambiente e l'organizzazione del territorio. Il potenziamento della ferrovia Lugano-Ponte Tresa è esplicitamente annoverato tra i provvedimenti operativi prioritari (pag. 78)."

Il piano di investimento rielaborato e la relativa modifica di programma così come prestati appaiono pienamente giustificati dal profilo tecnico e finanziario e permettono un'utilizzazione più razionale del materiale rotabile con nuove possibilità operative come pure la continuazione dei lavori più urgenti a tutela della sicurezza dell'esercizio. Esso è pure coerente con gli obiettivi del PTL.

Questa modifica è stata approvata dall'Ufficio federale dei trasporti e rispetta il limite di 12.905 mio di franchi del credito quadro votato dal Gran Consiglio nel 1993.

**La 7.a e 8.a Convenzione. trasmesse all'UFT per la firma, sono già state approvate dall'impresa e dal Consiglio di Stato:** poiché il contratto di fornitura delle nuove vetture intermedie prevede ora un prezzo fisso, il testo dell'8.a Convenzione è stato aggiornato con la cancellazione della clausola concernente il rincaro.

Con questo messaggio si **conferma quindi l'importo del credito precedentemente stanziato**, ma si chiede al Gran Consiglio una parzialmente diversa allocazione dei mezzi. E' pure possibile far capo ad una riserva di fondi propri dell'impresa, destinata a miglioramenti tecnici



In conclusione, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio a voler dare il proprio consenso alle modifiche di utilizzazione del credito residuo presentate nel messaggio e ad approvare il decreto legislativo allegato.

Per la Commissione gestione e finanze:

Gabriele Gendotti, relatore  
Beltraminelli - Bonoli - Brenni - Carobbio Guscetti -  
Ferrari Mario - Lepori Colombo - Lombardi -  
Lotti - Merlini - Sadis - Verda