

Rapporto

numero

6514 R

data

7 febbraio 2012

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 12 luglio 2011 riguardante la richiesta di un credito lordo
di CHF 36.9 milioni (netto di CHF 23.3 milioni) 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
CHF 1.13 milioni 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**

SOMMARIO

I.	INTRODUZIONE	2
II.	LO STATO DEI LAVORI.....	3
III.	L'EVOLUZIONE DEL PROGETTO FMV.....	7
IV.	I LAVORI COMMISSIONALI.....	11
V.	LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO.....	12
VI.	CONCLUSIONI.....	13

* * * * *

I. INTRODUZIONE

1. Il contributo di CHF 72 milioni votato dal Gran Consiglio il 18 settembre 2007

Con Decreto legislativo del 18 settembre 2007 il Gran Consiglio aveva stanziato CHF 72 milioni quale contributo per la costruzione del tratto svizzero della nuova linea ferroviaria tra Mendrisio e Varese (FMV), come richiesto dal messaggio governativo n. 5902 del 13 marzo 2007.

I lavori sono in corso da diverso tempo sia in territorio svizzero che in territorio italiano. In Svizzera sono iniziati entro la fine del 2008, 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 si spiegava 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). Questi aspetti sono stati chiariti nel frattempo e la progettazione è stata completata, tenendo conto anche della decisione di approvazione dei piani da parte dell'Ufficio federale dei trasporti (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 (con ripercussioni sfavorevoli sui costi) sono ora conclusi. Quelli più importanti sono stati approvati dall'UFT nei mesi di settembre-dicembre 2010. Si dispone pertanto delle necessarie informazioni complessive per l'aggiornamento sui costi ed il finanziamento dell'opera.

2. La richiesta di un credito lordo di CHF 36.9 milioni (netto CHF 23.3 milioni) per le opere complementari, gli adattamenti di progetto ed il rincaro del nuovo collegamento ferroviario FMV nonché di un credito di CHF 1.13 milioni 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

Con il messaggio governativo n. 6514 si richiede la concessione di un credito lordo di CHF 36.9 milioni (netto di CHF 23.3 milioni) 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 concessione di un credito di CHF 1.13 milioni 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.

3. Il messaggio del Consiglio di Stato n. 6514 del 12 luglio 2011

Il messaggio governativo n. 6514 del 12 luglio 2011 è estremamente dettagliato e contiene indicazioni, dati, grafici e tabelle necessari al Parlamento per l'esame approfondito della richiesta di credito. È suddiviso nei seguenti capitoli principali:

1. Stato dei lavori
2. L'evoluzione del progetto FMV
3. Linee direttive e Piano finanziario
4. Conclusioni

Vi si rimanda integralmente. Per quanto necessario se ne dirà nel seguito del presente rapporto.

II. LO STATO DEI LAVORI

1. Le caratteristiche e gli obiettivi del nuovo collegamento ferroviario

È prevista la formazione di un collegamento ferroviario di 17.7 km da Mendrisio a Varese, di cui 6.6 in Svizzera, con 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. Devono essere realizzati importanti adattamenti infrastrutturali: sul versante italiano, del tratto esistente Arcisate-Varese; su quello svizzero, del binario industriale Mendrisio-Stabio.

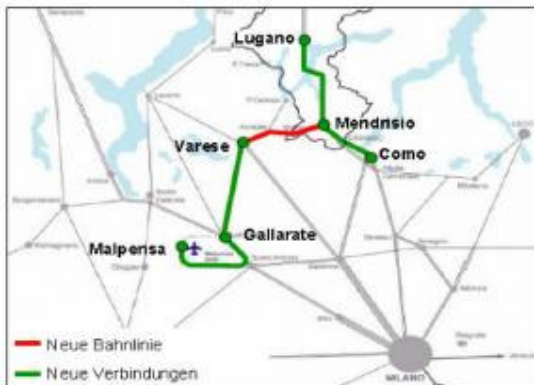
Il nuovo raccordo consente di mettere in rete l'asse del San Gottardo con la linea FS/RFI Varese-Gallarate e di conseguenza con la direttrice del Sempione (collegamenti per Losanna - Ginevra e per Berna).

Tramite un breve raccordo a Busto Arsizio, già realizzato, è inoltre possibile raggiungere direttamente l'aeroporto intercontinentale della Malpensa.

La nuova linea e i nuovi collegamenti sono evidenziati nella cartina e nei grafici seguenti:



Legenda: in **rosso** la nuova linea sul versante svizzero (Fonte: FFS)



Legenda: in **rosso** la nuova linea ferroviaria, in **verde** i nuovi collegamenti (Fonte: FFS)

Le novità principali dal punto di vista dei collegamenti e dei tempi di percorrenza possono essere sintetizzate come segue:

- i. la rete ferroviaria regionale TILO verrà estesa allacciando l'area di Varese, oggi non servita;
- ii. verranno migliorati i collegamenti tra il Ticino e la Romandia (Lugano-Losanna in 3h 15', invece delle attuali 5h 20');
- iii. verrà creato un raccordo diretto con l'aeroporto di Malpensa (da Lugano in meno di 1 ora).

2. La nuova linea

a. Tratto Mendrisio - Gaggiolo (confine di Stato)

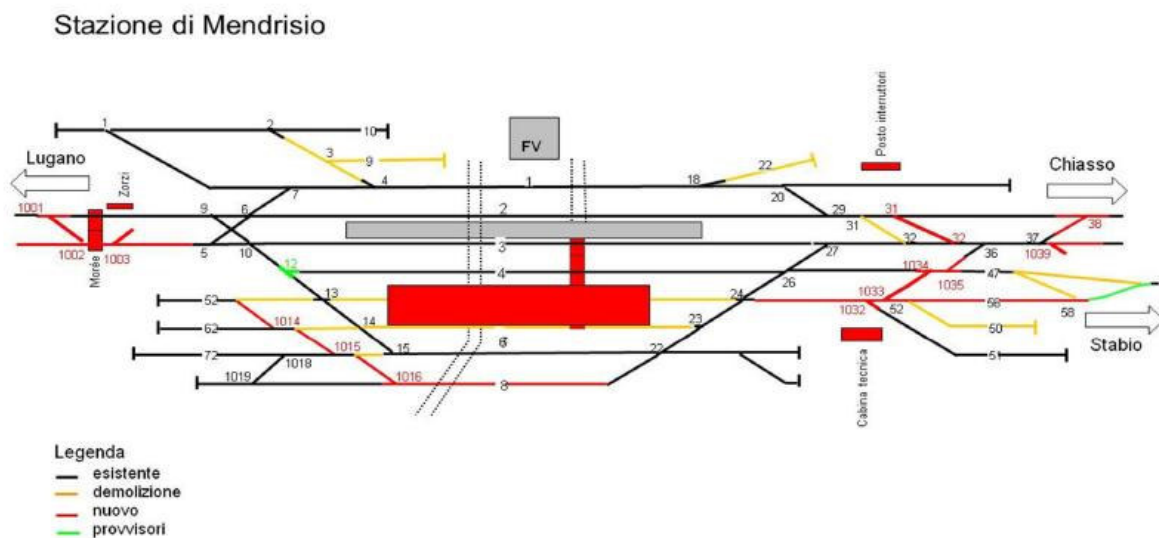
In Svizzera i lavori sono stati avviati il 1° dicembre 2008, entro quindi la fine del 2008: condizione imperativa, imposta dalla Legge sul Fondo infrastrutturale, per l'ottenimento del contributo federale per i progetti urgenti tra i quali rientra la FMV.

Sono stati effettuati dapprima i lavori preliminari, tra cui in particolare lo spostamento del gasdotto AIL e dell'elettrodotto AMS lungo la linea. Sono stati realizzati i lavori di sottostruttura e di tecnica ferroviaria alla stazione di Mendrisio. Le opere di genio civile lungo la tratta sono state attribuite nel corso del 2011. I lavori principali sono stati avviati nel mese di aprile del 2011 e verranno conclusi entro fine 2013 - inizio 2014.

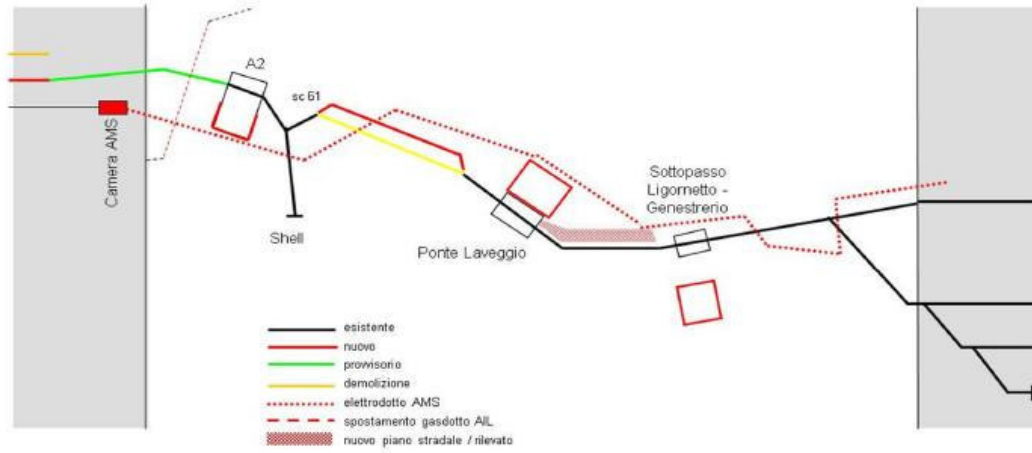
In parallelo sono state inoltrate all'Ufficio federale dei trasporti le modifiche di progetto imposte dalla decisione d'approvazione dei piani del 2008 (cfr. cap. 2.2.2 del messaggio governativo).

I lavori eseguiti nel corso del 2011 e quelli previsti nel 2012 sono evidenziati in sintesi nei grafici seguenti:

i. Lavori eseguiti fino al 31 dicembre 2011

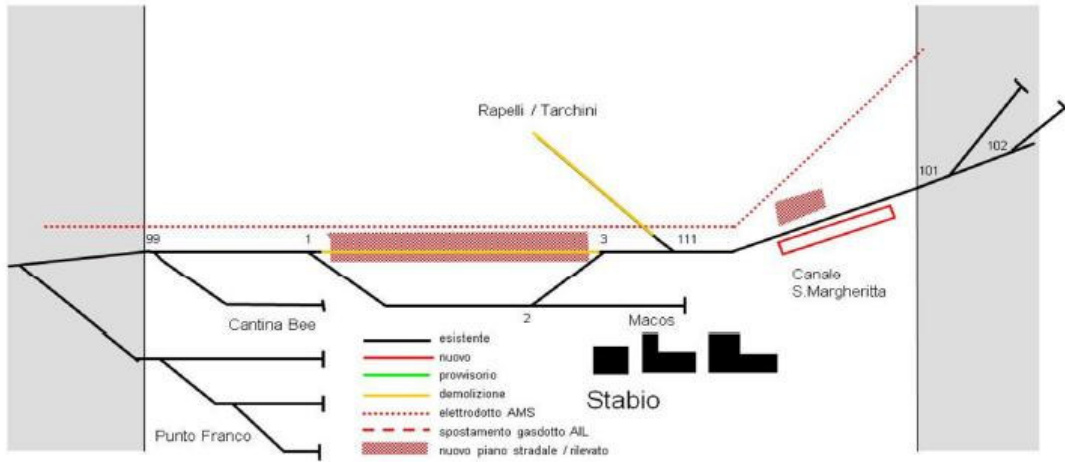


Tratta Mendrisio-Punto Franco



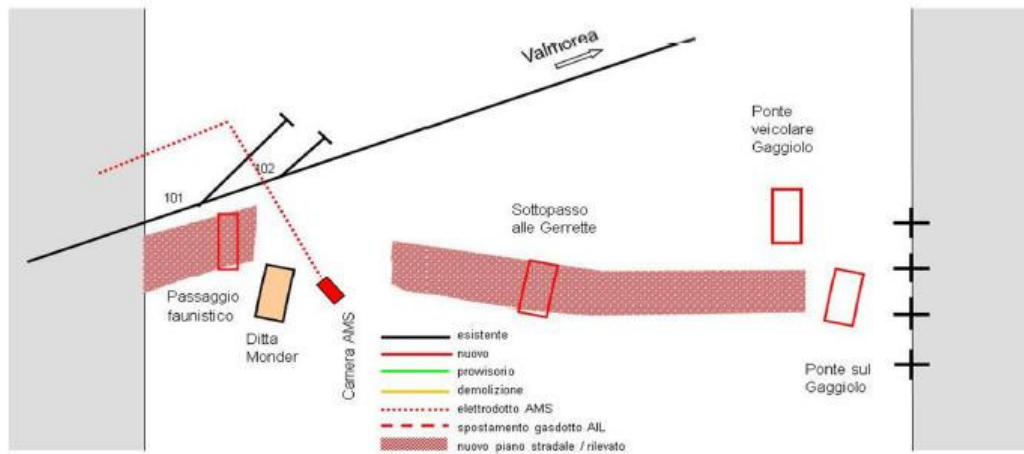
© FFS • Infrastruttura • Progetti • Regione sud

Tratta Punto Franco-AGIP



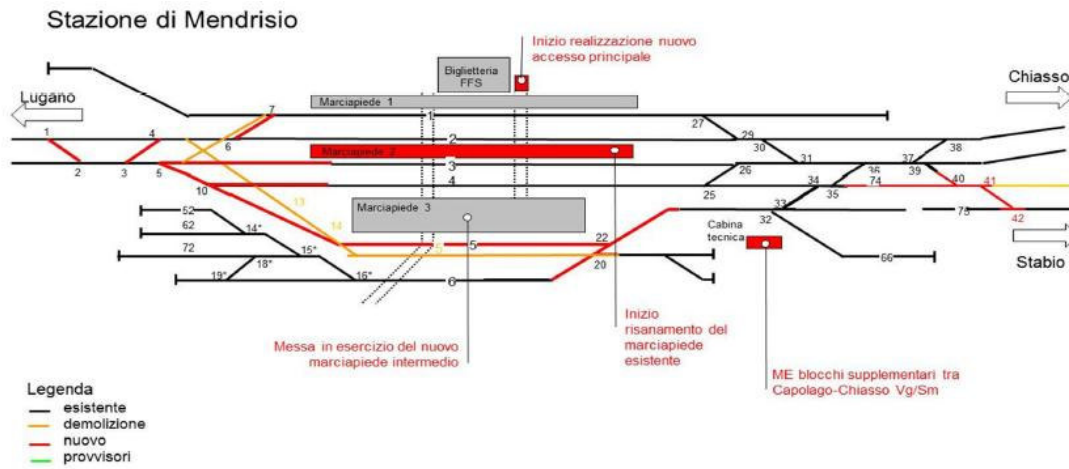
© FFS • Infrastruttura • Progetti • Regione sud

Tratta AGIP-Confini

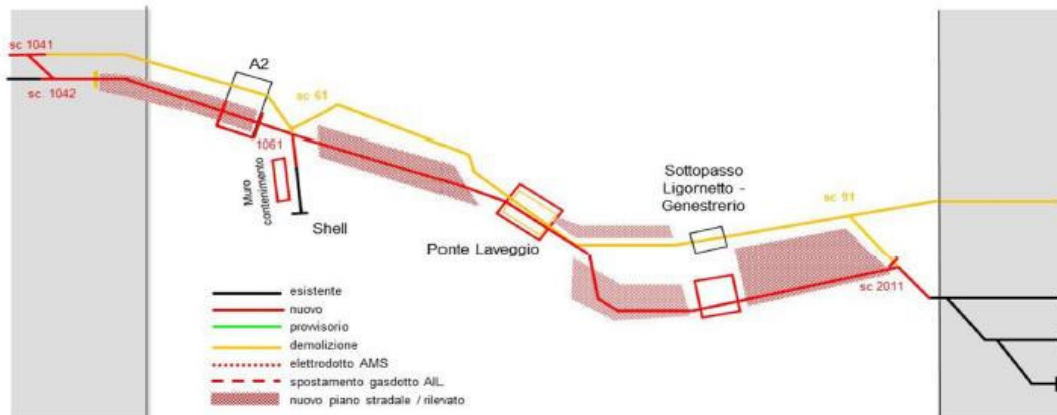


© FFS • Infrastruttura • Progetti • Regione sud

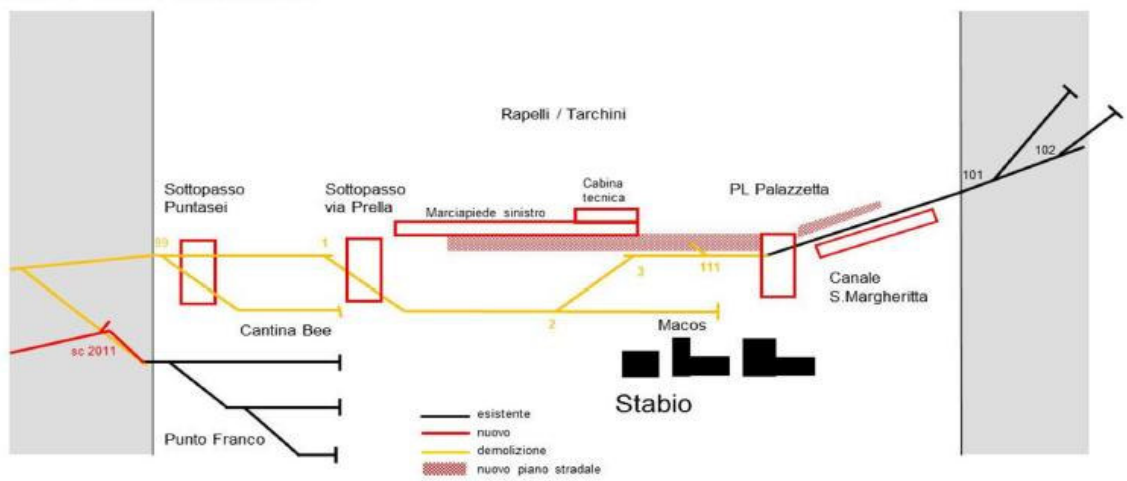
ii. Lavori previsti dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2012



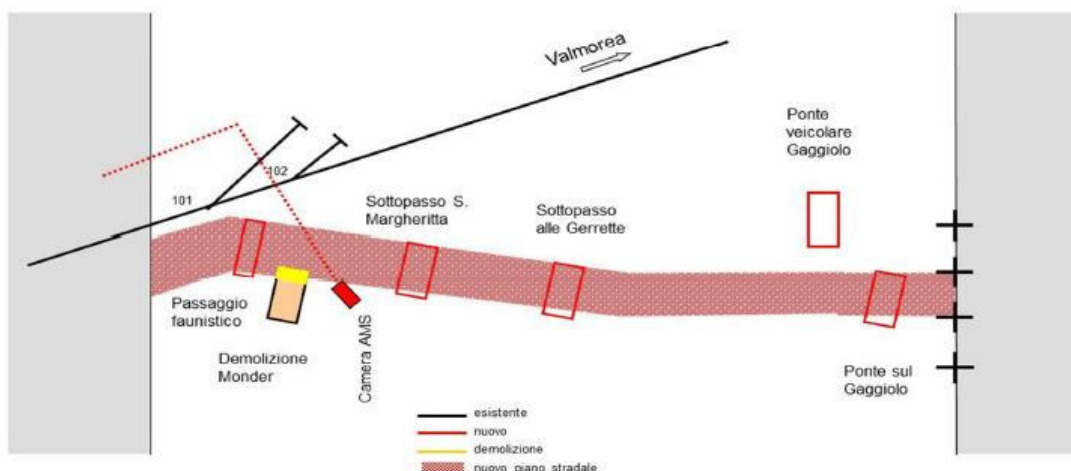
Tratta Mendrisio-Punto Franco



Tratta Punto Franco-AGIP



Tratta AGIP-Confine



© FFS -Infrastruttura- Progetti - Regione sud

b. Tratto Gaggiolo (confine di Stato) - Arcisate

In Italia i lavori sono stati avviati il 24 luglio 2009. Sotto la conduzione di Rete ferroviaria italiana (RFI) sono stati svolti inizialmente i lavori preliminari in vista della consegna delle aree all'impresa aggiudicataria (il Gruppo Claudio Salini SpA). 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.

Lungo il nuovo tracciato sono stati eseguiti: 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 diversi subappalti.

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

I lavori in Italia - salvo una importante parentesi a partire da settembre 2011, non ancora del tutto chiusa e di cui si dirà più avanti - sono entrati nel vivo lo scorso anno e dovrebbero concludersi parallelamente a quelli sul versante svizzero.

III. L'EVOLUZIONE DEL PROGETTO FMV

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

È opportuno riprendere al riguardo testualmente quanto si legge nel messaggio governativo:

“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. L'evoluzione dopo l'approvazione del credito principale

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

Riguardo al *finanziamento della parte italiana* (delibera del 31 gennaio 2008 del CIPE, Comitato interministeriale per la programmazione economica, con il quale è stato approvato, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo del "sistema linee d'accesso Gottardo - nuovo collegamento Arcisate-Stabio" ed adeguato il limite di spesa a 233 mio di Euro, a carico del contratto di programma RFI S.p.A. 2007-2011), al *trattato internazionale italo-svizzero* ("Accordo tra il Consiglio federale Svizzero e il Governo della Repubblica italiana per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Varese", entrato in vigore il 30 aprile 2010) e al *Decreto federale sull'ampliamento della rete delle FFS mediante il nuovo collegamento ferroviario dalla stazione di Mendrisio fino al confine nazionale quale parte del collegamento ferroviario Mendrisio-confine nazionale (-Varese)*, del 10 giugno 2008 (FF 2008 5105), si rimanda integralmente al messaggio del Consiglio di Stato.

b. La procedura di approvazione dei piani

Sulla procedura di approvazione dei piani secondo la Legge sulle ferrovie si rimanda integralmente al messaggio del Consiglio di Stato, particolarmente dettagliato. Si osserva unicamente che i piani pubblicati rispecchiano largamente quanto previsto nel progetto di massima, con alcune modifiche.

È venuta a cadere la realizzazione anticipata di alcuni elementi del completamento della SPA394. Non è stato, quindi, possibile ottenere dall'Ufficio federale delle strade un finanziamento anticipato del sottopasso di via Puntasei presso il Punto Franco. Si è pertanto dovuta trovare una soluzione alternativa, con la realizzazione di un passaggio a livello dotato di barriere. Malgrado innumerevoli sedute di conciliazione, condotte dall'UFT, non è stato trovato un accordo con il Punto Franco, per cui si è resa necessaria una decisione formale al riguardo.

L'opposizione relativa al finanziamento dello spostamento dell'elettrodotto di proprietà delle Aziende Municipalizzate di Stabio (AMS) situato lungo la linea sul sedime di proprietà delle FFS e alle modalità d'accesso alla zona industriale è stata oggetto di un accordo globale con il Comune di Stabio durante la procedura di conciliazione, 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.

La decisione di approvazione dei piani da parte dell'UFT è 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, senza che nessuno l'avesse richiesto.

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

c. *La Convenzione tra Confederazione Svizzera, Cantone Ticino e FFS 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"*, sottoscritta il 12 novembre 2008, di particolare importanza per il finanziamento degli eventuali maggiori costi.

Oltre al contributo dalla Confederazione di CHF 67 milioni, indicato nel *Decreto federale concernente il credito complessivo per il Fondo infrastrutturale del 4 ottobre 2006*, da considerarsi quale tetto massimo (prezzi aprile 2005) con riconoscimento del solo rincaro successivo, si è riusciti ad ottenere un bonifico a favore della fase successiva dei costi sostenuti da FFS ed UFT (ca. CHF 2.5 milioni) per la progettazione definitiva, che dunque non sono stati dedotti dal contributo di CHF 67 milioni. Il contributo cantonale è stato considerato interamente quale prestito rimborsabile condizionalmente, ciò che esclude l'assoggettamento al supplemento IVA (ca. CHF 5 milioni in meno a carico del Cantone).

Dopo lunga trattativa si è ottenuto un contributo federale di CHF 4.67 milioni per la ricostruzione del binario di raccordo al Punto Franco a Stabio. Per ridurre i costi (ca. CHF 5 milioni) si è deciso, infine, di costruire un solo binario lungo una tratta di ca. 900 m tra Mendrisio e Stabio (realizzazione modulare). Le verifiche effettuate dalle FFS hanno dimostrato che questa modifica non avrà ripercussioni sull'esercizio della nuova tratta.

d. *Il nodo intermodale (nodo di interscambio) 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.

Come indicato 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.

Il progetto del nodo intermodale di Stabio è stato sviluppato con il Comune e le FFS ed è ora disponibile nella forma definitiva.

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

Per obiettivi e dettagli del progetto nonché per i dettagli sulla ripartizione dell'investimento complessivo di CHF 2.97 milioni si rimanda integralmente al messaggio governativo.

3. Situazione aggiornata dei costi e del finanziamento

La situazione aggiornata (prezzi dicembre 2010) è riassunta nella scheda allegata al messaggio governativo, qui integralmente richiamata. La nuova linea ferroviaria e il nodo intermodale di Stabio prevedono modalità di finanziamento differenziate e devono, quindi, essere trattati separatamente.

a. Nuova linea ferroviaria

Il **costo aggiornato** ammonta a **CHF 181.42 milioni**, CHF 47.42 milioni in più rispetto al prezzo di base di CHF 134 milioni.

Il **contributo diretto della Confederazione** nell'ambito del Fondo infrastrutturale, comprensivo del rincaro nel frattempo maturato, ammonta a **CHF 74.15 milioni**.

L'**onere lordo a carico del Cantone** ammonta a **CHF 107.27 milioni**, mentre l'**onere netto** della nuova linea a carico del Cantone sarà di **CHF 95.28 milioni**.

Per i dettagli si rimanda al messaggio governativo e alla scheda allegata.

b. Nodo intermodale di Stabio

Il **costo complessivo** dell'intervento ammonta a **CHF 2.97 milioni**.

L'**onere lordo a carico del Cantone** è di **CHF 1.62 milioni**.

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

Per i dettagli si rimanda al messaggio governativo e alla scheda allegata.

c. Costo complessivo e richiesta di credito

L'**onere lordo complessivo** (nuova linea e nodo intermodale di Stabio) ammonta dunque a **CHF 108.89 milioni** (prezzi dicembre 2010).

L'**onere netto complessivo** ammonta invece a **CHF 95.28 milioni** con un aumento di CHF 20.1 milioni.

La **richiesta di credito lordo** ammonta quindi a **CHF 36.89 milioni**, con un onere netto di CHF 23.28 milioni.

La Confederazione, attraverso il fondo infrastrutturale ed il contributo per i binari di raccordo, e le FFS parteciperanno in tutto con CHF 80.54 milioni, ossia nella misura del 44%, al finanziamento dell'intera opera. Stabio e gli altri Comuni del Mendrisiotto si faranno carico di CHF 7.55 milioni, una quota pari a ca. il 4%.

Per i dettagli si rimanda al messaggio governativo e alla scheda allegata.

d. Contributo cantonale al Comune di Stabio ai sensi della Legge per l'innovazione economica (L-inn)

La Legge per l'innovazione economica (L-inn) del 25 giugno 1997 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.

In applicazione della L-inn il Consiglio di Stato propone di concedere al Comune di Stabio **un sussidio massimo di CHF 1'130'000 (arrotondato), pari al 10% della spesa computabile preventivata in CHF 11'286'000**.

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.

Per i dettagli si rimanda al messaggio governativo.

IV. I LAVORI COMMISSIONALI

La Commissione della gestione e delle finanze ha dedicato in diverse sedute particolare attenzione ad alcuni problemi delicati che si sono evidenziati nel corso dell'approfondimento del messaggio governativo, effettuando due audizioni in data 25 ottobre 2011 (audizione del Direttore del Dipartimento del territorio Marco Borradori, del Direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità Riccardo De Gottardi e del responsabile dell'Ufficio dei trasporti pubblici Moreno Storni) e 10 gennaio 2012 (audizione del Direttore del Dipartimento del territorio Marco Borradori, del Direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità Riccardo De Gottardi, del Responsabile Progetti Regione Ticino della Divisione infrastruttura delle FFS (Bellinzona) Luca Rossinelli e del Capoprogetto generale della Ferrovia Mendrisio-Varese (Divisione infrastruttura delle FFS, Bellinzona) Gianluca Fontana). Le audizioni sono state dedicate precipuamente al problema della sospensione parziale dei lavori sulla tratta italiana della nuova linea ferroviaria, causata da divergenze di natura economica tra la committente Rete Ferroviaria Italia (RFI) e l'appaltatrice Gruppo Claudio Salini SpA, e ai possibili ritardi nella messa in esercizio della nuova linea ferroviaria anche sul lato svizzero; all'assegnazione dei subappalti nel rispetto rigoroso della relativa normativa sulla parte ticinese del cantiere, all'assegnazione di lavori a ditte ticinesi o con sede in Ticino. Si è pure approfittato delle audizioni per ottenere indicazioni sul materiale rotabile (composizioni Flirt) che verrà utilizzato sulla nuova tratta ferroviaria. La Commissione e il relatore hanno chiesto ed ottenuto a seguito delle audizioni dettagliate informazioni e documentazione, a complemento di quelle contenute nel messaggio governativo.

1. La sospensione parziale dei lavori sulla tratta italiana della nuova linea ferroviaria causata da divergenze economiche tra la committenza RFI e la l'appaltatrice Gruppo Claudio Salini SpA

A partire dal mese di luglio 2011 vi è stata una riduzione e successivamente, a partire dall'ottobre 2012, una parziale sospensione dei lavori sulla tratta italiana della nuova linea ferroviaria, causata da divergenze precipuamente di natura economica tra la committenza Rete Ferroviaria Italia (RFI) e l'appaltatrice (la Claudio Salini SpA). La scoperta di arsenico naturale nel materiale di scavo sul versante italiano, rendendo impossibile il suo riutilizzo per la costruzione delle nuove infrastrutture, ha infatti fatto lievitare i costi per lo smaltimento dello stesso e resa urgente la ricerca di luoghi adeguati in cui depositare il materiale inquinato (o presumibilmente tale). Le autorità italiane hanno optato per l'utilizzo di alcune cave abbandonate da tempo, idonee a tale scopo anche dal punto di vista ambientale.

In occasione dell'audizione del 25 ottobre 2011 i responsabili del DT hanno ricordato i punti salienti che caratterizzano la costruzione della nuova linea ferroviaria (in particolare il principio di territorialità: ogni Stato è responsabile per la costruzione della tratta sul proprio territorio) e fornito spiegazioni dettagliate sulla ripresa e conclusione dei lavori, sia sulla parte svizzera che italiana. Regolati gli aspetti essenziali per la soluzione del contenzioso economico, i lavori sul versante italiano avrebbero dovuto riprendere a pieno regime fin dall'inizio di novembre 2011. In effetti la ripresa è stata più lenta, come anche dichiarato il 24 novembre 2011 dal responsabile di Rete Ferroviaria Italia (RFI), ing. Galliano Ballarani, ai microfoni della Rsi (rubrica radiofonica Baobab su Rete3). In occasione dell'audizione del 10 gennaio 2012 il Responsabile Progetti Regione Ticino della Divisione infrastruttura delle FFS (Bellinzona), Luca Rossinelli, e il Capoprogetto generale della Ferrovia Mendrisio-Varese (Divisione infrastruttura delle FFS, Bellinzona), Gianluca Fontana, hanno dato indicazioni sul fatto che la conclusione dei lavori relativi all'infrastruttura ferroviaria, prevista inizialmente per fine 2013, si protrarrà fino a fine febbraio 2014,

riservati eventuali recuperi nelle successive fasi di lavoro di tecnica ferroviaria. **La messa in esercizio commerciale della nuova linea ferroviaria potrà avvenire in concomitanza con il cambiamento d'orario annuale previsto il 13/14 dicembre 2014**, come indicato in sede di audizione e confermato con messaggio indirizzato al relatore il 6 febbraio 2012 dal Capoprogetto Gianluca Fontana.

Come ha ricordato il 10 gennaio 2012 il Consigliere di Stato Marco Borradori "La scadenza del 2015 costituisce una sorta di obiettivo simbolico - menzionato pure nel cosiddetto "Accordo dei castelli" (sottoscritto a Bellinzona il 6.8.2011) - contestuale all'Esposizione universale di Milano; per tale data sarà non solo importante ma anche indispensabile poter disporre di infrastrutture stradali e ferroviarie performanti che consentano di beneficiare nella misura massima possibile dei 20-25 milioni di visitatori attesi per questo evento."

2. L'assegnazione dei lavori relativi al credito richiesto e il rispetto della legge sugli appalti

In occasione dell'audizione del 10 gennaio 2012 è stato chiarito che al consorzio SaNoBa (Claudio Salini Spa, Luigi Notari Spa e Ugo Bassi SA), attivo sul versante svizzero, non viene appaltata la totalità del credito di CHF 36.9 milioni, ma solo poco più di CHF 16 milioni (tramite il contratto di base ammontante a ca. CHF 39 milioni) per la realizzazione di opere di genio civile (sottopasso/rotonda di Via Puntasei, sottopasso di S. Margherita, ecc.). Il 55% dell'importo di CHF 16 milioni viene attribuito dallo stesso consorzio, attraverso subappalti o forniture di materiale, a ditte svizzere e ticinesi; il restante 45%, pari a ca. CHF 7 milioni, è assegnato a imprese estere. Richiesti di specificare le modalità con cui avvengono i subappalti, i responsabili delle FFS hanno spiegato che il consorzio SaNoBa, nell'ambito del contratto di base stipulato con le FFS (appalto generale di ca. CHF 39 milioni), ha fornito una dettagliata lista dei subappaltanti e dei fornitori di materiale. Sono le stesse FFS, quale direzione lavori, a effettuare gli opportuni controlli, anche direttamente sul cantiere, circa la corretta applicazione del contratto (sicurezza, aspetti ambientali e tecnici, ecc.).

Su richiesta della Commissione alle FFS, avvenuta per il tramite il Consiglio di Stato successivamente all'audizione, è stata fornita la lista sia delle aziende ticinesi e svizzere che hanno ricevuto dal consorzio SaNoBa i subappalti o le commesse per la fornitura di materiale, sia delle imprese ticinesi e svizzere cui sono stati subappaltati lavori nell'ambito dello spostamento dell'elettrodotto di proprietà delle Aziende municipalizzate di Stabio. Questi documenti, considerati i dati sensibili ivi contenuti, sono stati consegnati esclusivamente al presidente della Commissione Michele Foletti, al relatore Carlo Luigi Caimi e al commissario Saverio Lurati.

V. LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO

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 *"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"*.

2. Relazioni con il Piano finanziario

La richiesta di credito oggetto del presente messaggio non ha, nella fase di realizzazione e come ricorda il messaggio governativo, 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. del messaggio governativo.

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

Le entrate complessive, pari a CHF 13.61 milioni, sono a favore dei PF di due settori (settore mobilità e settore stradale). Per la suddivisione si fa riferimento integrale al messaggio governativo.

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

Lo stanziamento del sussidio L-inn comporta le seguenti conseguenze di natura finanziaria, come indicato nel messaggio governativo:

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

VI. CONCLUSIONI

La Commissione della gestione e delle finanze, come già fatto dal Consiglio di Stato, ribadisce che 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.

Alla luce dell'esame effettuato la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio a confermare il suo sostegno alla realizzazione già in corso di quest'opera accordando un adeguamento del credito lordo di CHF 36.9 milioni, approvando il presente Rapporto unitamente al Messaggio n. 6514 del 12 luglio 2011 e ai due disegni di Decreto legislativo ad esso allegati.

Per la Commissione della gestione e delle finanze:

Carlo Luigi Caimi, relatore
Bacchetta-Cattori - Badasci - Barra -
Bignasca A. - Brivio - Foletti - Gianora -
Guidicelli - Orelli Vassere - Savoia S. -
Solcà - Vitta