

## **INTERPELLANZA**

### **Rete tram-treno del Luganese: il Consiglio di Stato si appresta ad approvare un mandato diretto da 60 milioni?**

del 4 settembre 2018

#### **Premessa**

Lo scorso 1 luglio 2018 ho inoltrato al Consiglio di Stato un'interpellanza riguardante l'assegnazione tramite mandato diretto di oltre 8 milioni di franchi per la progettazione della rete tram-treno del Luganese. Su questa tematica nelle scorse settimane ho inoltre richiesto alla Commissione della Gestione e delle Finanze l'attivazione dell'alta vigilanza. Qualcuno dovrà rendere conto dei motivi per cui il CdS si è permesso di eludere spudoratamente le disposizioni legali.

Chiedo inoltre di sapere come il Consiglio di Stato intendeva procedere per i prossimi ingenti crediti in ambito ingegneristico, tra 66 e 88 milioni, legati al credito complessivo per la realizzazione della rete tram-treno.

Tenuto conto della superficialità con cui l'ente pubblico cantonale ha operato in questi ultimi anni nell'ambito degli appalti pubblici (vedi scandali Argo1 e Città dei mestieri) è opportuno che l'ente pubblico agisca nel massimo rispetto delle disposizioni legali senza procedere a pasticci o interpretazioni fantasiose delle leggi e dei regolamenti.

Ed è necessario che il Consiglio di Stato, al più tardi entro i termini stabiliti dalla LGC, dia una chiara e precisa risposta ai quesiti posti nella mia interrogazione. Ciò non è avvenuto. Sono pertanto obbligato ad inoltrare, sotto forma di interpellanza i quesiti posti così da ottenere, durante la seduta del Gran Consiglio di settembre, le dovute risposte.

1. Nel corso della seduta di giugno 2018 il Gran Consiglio ha approvato il credito per la realizzazione della rete tram-treno del Luganese per una spesa di 400 milioni di franchi così come il credito per il sottopassaggio di Besso con 43 milioni.

Negli scorsi anni il Gran Consiglio aveva già approvato altri crediti riguardanti questo progetto per circa 10.5 milioni di franchi:

- fr. 2'000'000 per l'elaborazione del progetto di massima (rapporto del 4 dicembre 2009);
- fr. 7'000'000 per l'elaborazione del progetto definitivo (rapporto del 19 giugno 2012);
- fr. 1'450'000 quale aggiornamento del credito per il progetto definitivo (rapporto del 24 gennaio 2017).

10.5 milioni di franchi spese per lavori di progettazione in ambito ingegneristico. Dalle informazioni contenute nel messaggio del 6 settembre 2017 circa il 15-20% del credito votato a giugno 2018, pari a 443 milioni verranno spesi sempre in questo ambito (progettazione, direzione lavori, ecc.). Dunque altri 66-88 milioni. Una cifra importante sia in assoluto che in rapporto alle delibere fatte in questo settore dall'ente pubblico in questo periodo.

Ciò considerato e tenuto conto della superficialità con cui l'ente pubblico cantonale ha operato in questi ultimi anni nell'ambito degli appalti pubblici (titolo d'esempio basti ricordare gli scandali Argo1 e Città dei mestieri) è opportuno che l'ente pubblico agisca nel massimo rispetto delle disposizioni legali senza procedere a pasticci o interpretazioni fantasiose delle leggi e dei regolamenti.

Un'analisi della gestione dei crediti votati dal Gran Consiglio nel passato per la progettazione (massima e del progetto definitivo) dell'opera tram-treno solleva più di un interrogativo.

In data 13 ottobre 2009 il Dipartimento del territorio emette un concorso pubblico per la progettazione di massima. Notasi che tale pubblicazione fu fatta prima dell'approvazione del credito da parte del Gran Consiglio. Approvazione che avvenne in data 17 dicembre 2009. Il concorso pubblico fu assegnato, in data 2 febbraio 2010, al Consorzio LU-NA c/o Edy Toscano SA Engineering & Consulting, Rivera per un totale di fr. 1'598'725.

Il successivo credito per il progetto definitivo, votato dal Parlamento nel 2012, per un importo di 7 milioni di franchi, a cui nel 2017 si è aggiunto un ulteriore stanziamento di un milione e 450 mila franchi, è stato sempre assegnato a questo consorzio senza procedere ad un formale appalto pubblico. Vale la pena sottolineare che il primo credito riguardava la progettazione di massima ed il secondo l'elaborazione del progetto definitivo. Due progetti indipendenti l'uno dall'altro anche se evidentemente riguardanti la stessa opera. Due progetti dove il primo da 2 milioni,, appaltato con concorso pubblico, il secondo per un totale di 8.45 milioni assegnato con uno dei famosi e famigerati mandati diretti.

Poco importa se nell'appalto del 2009 il Dipartimento del territorio si era "cautelato" indicando che: *"La committenza si riserva di affidare le fasi di progettazione successiva per incarico diretto secondo art. 13 cpv. 1 lett. h) del regolamento di applicazione della Legge sulle commesse pubbliche (LCPubb)"*.

2. Tale modo di procedere, irrispettoso delle disposizioni legali, non può essere accettato e dimostra ancora una volta la superficialità con cui il Consiglio di Stato e i direttori dei dipartimenti gestiscono il bene pubblico.

**Per questa ragione chiedo al Consiglio di Stato:**

1. di indicare in modo completo ed esaustivo per quali ragioni legali e tecniche nel 2012 si è deciso di procedere con un mandato diretto per l'assegnazione dei 7 milioni (rispettivamente 8,45) relativi al progetto definitivo.
2. Chi prese questa decisione? La direzione del Dipartimento del territorio e il Consiglio di Stato furono informati e ratificarono la decisione?
3. Tenuto conto dell'ingente investimento per l'opera tram-treno (443 milioni) il Consiglio di Stato ha discusso o intende discutere le modalità con cui si procederà alle delibere dei lavori per l'esecuzione dell'opera tram-treno del Luganese?
4. I lavori di ingegneria e direzione lavori (per un totale di circa 66-88 milioni) verranno messi correttamente a concorso o sia intenzione del Dipartimento del territorio assegnarli al Consorzio LU-NA?

Matteo Pronzini