

Il Consiglio di Stato

Signor
Matteo Pronzini
Deputato al Gran Consiglio

Interrogazione 1° luglio 2018 n. 99.18

Rete tram-treno del Luganese: un altro ambito dove la legge appalti non è stata rispettata?

INTERPELLANZA 4 settembre 2018

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

Signor deputato,

ci riferiamo alla sua interrogazione del 1° luglio 2018 e alla sua interpellanza di ieri, 4 settembre 2018, e prima di entrare nel merito delle singole domande vanno in primo luogo ritornate al mittente le consuete gratuite accuse di superficialità e mancato rispetto delle leggi.

È inoltre doveroso precisare e contestualizzare la fattispecie oggetto delle domande.

Il 13 ottobre 2009 il Dipartimento del territorio ha effettivamente promosso un concorso pubblico per la Progettazione di massima (in seguito Pmax) della tappa prioritaria della Rete tram-treno del Luganese (RTL). Poco importa che la pubblicazione del concorso sia avvenuta prima dell'approvazione del credito da parte del Gran Consiglio. Questo modo di procedere, volto ad accelerare i tempi, è corretto se nel bando di concorso si indica esplicitamente che *“La delibera è subordinata alla crescita in giudicato della decisione di approvazione del credito per il mandato in oggetto”*. Nel caso in questione si è proceduto ad inserire nel bando di concorso questa specificazione. Il bando, comprensivo di tale precisazione, è regolarmente cresciuto in giudicato.

Il concorso per il Pmax è stato vinto, in data 2 febbraio 2010, dal Consorzio LU-NA c/o Edy Toscano SA Engineering & Consulting, Rivera per un totale di fr. 1'598'725.- IVA inclusa (RG 425 del 2 febbraio 2010).

Per la fase progettuale della RTL il Gran Consiglio negli anni ha stanziato tre crediti per complessivi 10.45 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 (Pdef) (rapporto del 19 giugno 2012);
- fr. 1'450'000 quale aggiornamento del credito per il Pdef (rapporto del 24 gennaio 2017).

Il 5 marzo 2013, senza ulteriore concorso, al medesimo consorzio è stato assegnato dal Consiglio di Stato il mandato di procedere anche all'elaborazione del Pdef per fr. 5'594'049.- IVA inclusa (RG 1117 del 5 marzo 2013), mandato aggiornato nel 2017, in favore del medesimo consorzio e anche in questo caso senza ulteriore concorso, in seguito a modifiche e migliorie in parte richieste dall'Ufficio federale dei trasporti con un importo supplementare di fr. 1'100'000.- per un totale assegnato al Consorzio LU-NA di fr. 8'292'774.-.

Come rettamente indicato dall'interrogante, questo modo di procedere è stato possibile perché nel bando del 2009 è stato esplicitamente indicato che *"La committenza si riserva di affidare le fasi di progettazione successiva per incarico diretto secondo Art. 13 cpv. 1 let. h del Regolamento di applicazione della Legge sulle commesse pubbliche (RLCPubb) del 20 febbraio 2001 e del Concordato intercantonale sugli appalti pubblici (CIAP) del 15 marzo 2001"*, norma secondo cui una commessa può essere aggiudicata direttamente, senza bando e indipendentemente dal suo valore, qualora *"il committente aggiudica una nuova commessa analoga, che si riferisce ad una commessa di base aggiudicata in una procedura di pubblico concorso, selettiva o ad invito."* ed *"Egli ha indicato nell'avviso o nella documentazione di gara relativa alla commessa di base che per simili commesse è possibile eseguire la procedura per incarico diretto."*

Si ribadisce che il bando di concorso, contenente la facoltà di procedere in tal senso, è regolarmente cresciuto in giudicato, non essendo stato impugnato.

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 così come il credito per il sottopassaggio di Besso con 43 milioni. Contrariamente alle errate affermazioni dell'interrogante, in ambito ingegneristico non verranno spesi fr. "66-88 milioni". La cifra corretta, indicata nel messaggio alla voce "spese generali" e comprensiva di varie altre prestazioni, è di ca. fr. 42.6 milioni, IVA compresa, di cui circa fr. 36.0 mio concernenti la RTL.

Ciò premesso, si risponde come segue alle domande.

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?**

Il fondamento legale, già indicato nelle premesse, è un bando di concorso cresciuto in giudicato in cui è stata indicata l'intenzione di applicare l'art. 13 cpv. 1 lettera h del Regolamento di applicazione della Legge sulle commesse pubbliche (RLCPubb) e del Concordato intercantonale sugli appalti pubblici (CIAP). Il bando di concorso ha trasparentemente e tempestivamente esplicitato siffatta intenzione, nessuno ha ricorso contro il bando.

Il motivo di opportunità alla base di questa scelta era la necessità di procedere con l'allestimento del Pdef in tempi rapidi per poterlo sottoporre all'esame da parte degli Uffici federali nel rispetto dei termini vincolanti per l'ottenimento dei contributi federali previsti per i programmi di agglomerato. L'esigenza di procedere celermente era stata esplicitata nel Messaggio no. 6616 del 13 marzo 2012 del Consiglio di Stato, che nelle conclusioni rammentava che *"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."*

Il progetto ha effettivamente ottenuto importanti sussidi federali.

2. **Chi prese questa decisione? La direzione del Dipartimento del territorio e il Consiglio di Stato furono informati e ratificarono la decisione?**

La decisione è stata presa dalla direzione del Dipartimento del territorio nel gennaio 2012.

È stata avallata dal Consiglio di Stato, dalla Città di Lugano, dai Comuni di Bioggio e Manno e dalla Ferrovie Luganesi SA mediante la sottoscrizione del documento del 13 marzo 2012 denominato *"Accordo concernente l'allestimento del progetto definitivo e degli atti necessari per*

la procedura di approvazione dei piani secondo la Legge federale sulle ferrovie per la Rete tram del Luganese / tratta prioritaria - Bioggio/Molinazzo - Lugano Centro e Bioggio/Molinazzo - Manno/Suglio" che al paragrafo 2 indica che:

"L'elaborazione del progetto definitivo sarà affidata, come ammesso dal bando di concorso per l'allestimento del progetto di massima, al Consorzio interdisciplinare che ha vinto detto concorso".

Il Consiglio di Stato era informato della sottoscrizione di detto accordo e ha in seguito deciso l'attribuzione del mandato diretto per il Pdef al Consorzio LU-NA mediante la predetta RG 1117 del 5 marzo 2013.

- 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?**

Il DT sta attualmente procedendo con la trattazione delle opposizioni, e in seguito dovranno essere assegnati dal Consiglio di Stato i principali mandati di progettazione e direzione lavori, garantendo la qualità e la tempistica del progetto che si trova ora nella fase di approvazione dei piani.

- 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?**

Come ricordato nelle premesse, la cifra da considerare è quella indicata nel Messaggio n. 7413 alla voce "spese generali" pari a ca. fr. 42.6 mio (IVA compresa), comprendente la progettazione, la direzione lavori, l'accompagnamento ambientale, gli studi, le perizie, i monitoraggi, le assicurazioni, informazione al pubblico, ecc.

La quota parte delle spese generali relative al credito costruzione della RTL, pari a fr. 400.68 mio, è quindi di ca. fr. 36.0 mio (IVA inclusa).

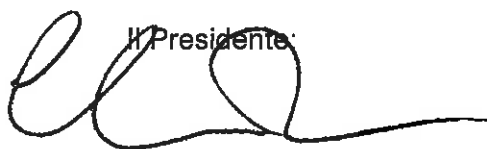
La quota parte delle spese generali relative al credito costruzione di StazLu, pari a fr. 43.43 mio, è di ca. 6.6 mio (IVA inclusa). La progettazione esecutiva è parte integrante della progettazione del Modulo 3 – StazLu1 per la quale il DT ha messo a concorso tutte le fasi di progettazione (comprenditive anche del progetto esecutivo), concorso vinto dal Consorzio LUCI.

Il DT al momento opportuno proporrà al Consiglio di Stato come procedere per l'assegnazione delle prossime fasi di progettazione e direzioni lavori.

Voglia gradire, signor deputato, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Claudio Zali

Il Cancelliere:



Arnoldo Coduri