

Comunicato del 7 gennaio 2015

PAL2: Errore nella convenzione

Nella [Convenzione sul Piano d'agglomerato del Luganese \(PAL2\)](#) sottoposta ai comuni, vi è un errore importante. Nella tabella relativa alle opere da finanziare (allegato 2 della convenzione e riportato qui di seguito) il costo della tratta Lugano centro-Bioggio-Manno è inserito per un costo di Fr. 218 milioni. Il costo effettivo preventivato nel PAL2 è di Fr. 276 milioni ([vedi relativa scheda](#)). Questo importo si deduce anche dal fatto che i sussidi di Fr. 96.6 milioni, indicati nella convenzione, sono il 35% di Fr. 276 milioni.

La differenza di Fr. 57 milioni risulta anche nei totali della tabella e anche nelle cifre indicate agli art. 8, 9 e 10 della convenzione.

Con gli importi previsti nella convenzione e i relativi crediti richiesti ai comuni, non si riesce quindi a finanziare le opere previste dalla convenzione, perché mancano Fr. 57 milioni.

Nella tabella che segue gli importi sono stati rettificati in base alla medesima chiave di riparto. Il costo supplementare a carico dei comuni sarebbero di Fr. 24 milioni. Gli importi a carico dei singoli comuni aumenterebbero quindi dell'11.1% rispetto a quelli richiesti nella nuova chiave di finanziamento, dove la partecipazione dei comuni è già salita dal 15% al 34.3%.

Oggetto	Costo lordo 2014-2033 (Mio CHF)	Confederaz. (Mio CHF)	Costo netto 2014-2033 (Mio CHF)	Cantone (Mio CHF)	Comuni CRTL (Mio CHF)
Rete tram del Luganese (Lugano centro-Bioggio-Manno)	218.6 276.0	96.6	122.0 179.4	70.7 104.0	51.3 75.3
Stazione FFS di Lugano (StazLu1- modulo 3)	66.8	12.6	54.2	31.4	22.8
PPI Vedeggio	10.0		10.0	5.8	4.2
PPI Basso Malcantone	22.0		22.0	12.8	9.2
Viabilità definitiva NQC	81.5		81.5	47.3	34.2
Circonvallazione Agno-Bioggio	133.7		133.7	77.5	56.2
Viabilità del Pian Scairolo	29.0		29.0	16.8	12.2
Nodo intermodale di Cornaredo	30.0		30.0	17.4	12.6
Nodo intermodale di Molinazzo	10.0		10.0	5.8	4.2
Park+Ride di Lamone-Cadempino	3.0		3.0	1.7	1.3
Assi di penetrazione Massagno, Paradiso e Savosa (PVP fasi B/C)	24.6	6.0	18.6	10.8	7.8
TOTALE	629.2 686.6	115.2	514.0 571.4	298.0 331.4	216.0 240.0

Nell'esempio della città di Lugano, l'errore comporta un aumento cospicuo della partecipazione:

Il credito di partecipazione alle spese, per il periodo 2014-2033, salirebbe da 102 milioni a oltre 113 milioni, che significherebbe ca. fr. 550'000 in più all'anno, a carico della cassa comunale. Lugano che si trova in difficoltà finanziarie è disposta a sobbarcarsi anche questa ulteriore spesa?

Anche alla luce di questo errore si osserva che:

- Vi è ovviamente un serio problema di “governance”. Ci sono innumerevoli enti coinvolti, Commissione regionale dei Trasporti, Dipartimento del territorio, Consiglio di Stato, Municipi e Consigli comunali. Nessun ente sembra sentirsi responsabile di verificare quanto sottoposto. Succede così che incredibili errori, sia a livello di progetto che di importi, passino del tutto inosservati e che anche le osservazioni e richieste di cambiamento suggerite non siano considerate.
- Le esigenze in ambito di mobilità cambiano. Non ha senso fare un piano di opere da realizzare nei prossimi 20 anni che si basa su studi e concetti di più 20 anni fa. Fra la concezione e la realizzazione trascorrono così 40 anni.
- Non ha alcun senso obbligare dei comuni già in difficoltà a finanziare opere il cui rapporto tra costi benefici è carente. La Legge cantonale sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto (del 12 marzo 1997) deve fissare anche dei principi di qualità, allo stesso modo di quanto fatto dalla Confederazione.
- La cifra di Fr. 276 milioni appare decisamente spropositata rispetto ai benefici che porterebbe la nuova linea del tram. Si invita a considerare le proposte alternative, molto più in sintonia con le esigenze odierne, meno costose e decisamente più efficaci.

Per approfondimenti:

- In merito al PAL2 la nostra associazione aveva preparato una [scheda riassuntiva del novembre 2014](#).
- Le associazioni per il territorio hanno presentato un’analisi molto completa del PAL2 ed evidenziato in maniera ancora più approfondita le problematiche (vedi sito www.cittadiniperilterritorio-massagno.ch).
- Nel 2012 RailValley ha inviato all’ARE (Ufficio federale dello sviluppo territoriale) una [presa di posizione](#) (testo in tedesco).

RailValley

Per ulteriori informazioni:

Domenico Zucchetti – Vice Presidente 076 368 08 10

Stefan Krebs – Presidente 079 240 49 58

info@railvalley.org