

Comunicato del 13 gennaio 2015

PAL2: Errore nella convenzione, aggiornamento

La scorsa settimana, la nostra associazione aveva segnalato un grave errore nella convenzione relativa al PAL2, a cui ha fatto immediatamente seguito una presa di posizione del Dipartimento del Territorio (DT).

Dopo avere fatto le opportune verifiche ritorniamo sull'argomento con maggiori dettagli.

Il DT ha confermato che nel PAL2 mancano importanti coperture finanziarie. Non ha indicato la cifra e le nostre analisi sembrano essere confermate. **L'importo mancante che dovrà essere coperto da Cantone e Comuni è di almeno Fr. 57 milioni.** Questa cifra è la differenza fra il costo effettivo preventivato della tratta del tram Lugano-Bioggio-Manno e il costo indicato nella convenzione.

Si tratta di un importo rilevante e quindi di un problema che si aggiunge ad altri già noti.

1. I Fr. 71.4 milioni di sussidi della Confederazione per il tratto Lugano-Bioggio (35% di Fr. 203.9 milioni) non sono confermati. Al momento quindi, **a fronte di un costo di Fr. 276.1 milioni, ben Fr. 128.4 milioni (47% del costo dell'opera) sono senza copertura finanziaria.** La domanda di sussidio dovrà essere ripresentata nell'ambito dei programmi di terza generazione e il progetto entrerà nuovamente in concorrenza con gli altri presentati a livello svizzero. Visto il rapporto costi/benefici non molto alto, è possibile che il sussidio sia più limitato o che non sia confermato.
2. **Il costo del progetto è destinato ad aumentare** per il fatto che la Confederazione ha rilevato la necessità di apportare sostanziali miglioramenti e anche perché l'uscita del tram a Lugano dovrà essere rivista e migliorata.
3. Il PAL2 prevede un calderone unico dove confluiscono tutti i fondi. Si crea in questo modo un meccanismo di competizione finanziaria verso i fondi destinati al mezzo pubblico. Le altre opere del PAL2 sono relative alla costruzione di strade. Se i fondi della tratta tram Manno-Bioggio-Lugano, non fossero impiegati a questo scopo nei tempi previsti, sarebbero automaticamente usati per colmare i costi di rincaro o altro relative alle opere stradali. A livello di Confederazione da tempo si è passati a un sistema in cui i fondi stanziati per i trasporti pubblici rimangono vincolati a questo scopo. Infatti i i sussidi concessi non sono per l'insieme dei lavori, ma per singole opere.

La realizzazione della rete Lugano-Centro-Bioggio-Manno è già stata rimandata più volte. Ci dispiace dirlo, in quanto siamo un'associazione a favore del trasporto su binari, ma con queste premesse e con le difficoltà che incontrano Confederazione, Cantone e Comuni, **è molto probabile che la realizzazione della linea tram sia rimandata ulteriormente.**

Il PAL2 non prevede opere di trasporto pubblico alternative al tram Manno-Bioggio-Lugano. Se si continua a puntare unicamente su questo progetto molto costoso e con problemi tecnici non indifferenti, il Luganese, nell'importante comparto Lugano-Vedeggio, continuerà per decenni ad essere privo di un sistema di mobilità pubblica all'altezza dei bisogni.

Se si vogliono risolvere i problemi della mobilità e ridurre gli intasamenti stradali, riteniamo che il PAL2 debba essere migliorato:

- Si deve **creare un fondo separato, vincolato per il finanziamento dei mezzi pubblici**, nel quale confluiscono gli importi versati dai comuni a questo scopo.
- Si deve puntare su altri progetti più moderni, come quello della **linea metropolitana del Vedeggio**, di grande efficacia e che, grazie all'utilizzo di strutture ferroviarie già esistenti (linea merci Manno-Taverne), sarebbe realizzabile in tempi brevi e a costi contenuti. Si rimanda a questo proposito alla [scheda riassuntiva sul PAL2](#).

Non vogliamo di certo aprire un dibattito pubblico su questioni giuridiche e che solo pochi possono capire, ma gli importi sono rilevanti e, dopo avere verificato ancora attentamente le problematiche, **ci sentiamo di dare i seguenti ragguagli, che confermano quanto indicato nel nostro comunicato precedente**. [L'articolo 6 della convenzione](#) è estremamente chiaro in quanto parla di costi di realizzazione "L'importo di riferimento complessivo per la realizzazione delle opere programmate nel periodo 2014-2033 (20 anni) ammonta a 664.2 mio Fr. (prezzi 2011)". L'importo di Fr. 664.2 milioni è pure il totale che risulta nell'allegato 2 della convenzione, per cui è evidente che le cifre che figurano nell'allegato 2 sono da interpretare come costi di realizzazione delle singole opere. Per la tratta Lugano-Bioggio-Manno doveva perciò figurare il costo di Fr. 276 milioni e non di Fr. 218 milioni. È vero che all'articolo 7 e anche a piè pagina dell'allegato 2 vi è una nota che indica che si prevede per questa opera un finanziamento su 30 anni. Da finanziare non sono però i Fr. 218 milioni indicati, ma bensì Fr. 276 milioni (+57 milioni). Calcolando la quota parte di 20 anni dei Fr. 276 si arriverebbe a Fr. 184 milioni, non è quindi neanche comprensibile perché la parte da finanziare su 20 anni dovrebbe essere di Fr. 218 milioni, come si dovrebbe supporre dalla risposta del DT. È possibile che le intenzioni di chi ha scritto la convenzione fossero diverse, **ma, da come è stato formulato il testo, l'errore appare evidente**. Segnaliamo la situazione anche perché potrebbe essere un elemento che blocca l'iter d'approvazione. Infatti, i comuni che non hanno accettato la convenzione, potrebbero opporsi giuridicamente a un eventuale obbligo da parte del Consiglio di Stato a contribuire al finanziamento, facendo valere il fatto che la convenzione non indica correttamente il costo delle opere e l'impegno finanziario che i comuni si devono assumere.

Con questi ulteriori chiarimenti, crediamo che le persone chiamate a decidere abbiano la possibilità di avere una più ampia comprensione della materia e di capire quali ostacoli si frappongono al miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico.

RailValley: Per ulteriori informazioni:

Domenico Zucchetti – Vice Presidente 076 368 08 10

Stefan Krebs – Presidente 079 240 49 58

info@railvalley.org