

MESSAGGIO MUNICIPALE No. 2012-08 concernente l'elaborazione del progetto definitivo della tappa prioritaria della rete tram del Luganese nell'ambito del Programma di agglomerato del Luganese, con la richiesta di un credito complessivo comunale di max fr. 700'000.— per la partecipazione alle spese di finanziamento

Signora Presidente,
signore e signori Consiglieri,

con il presente Messaggio sottoponiamo alla vostra attenzione la richiesta di un credito di CHF 700'000.-- inerente la partecipazione finanziaria del nostro Comune per l'elaborazione del progetto definitivo della tappa prioritaria della rete tram prevista quale elemento centrale del Programma di agglomerato del Luganese (PAL). Esso è strutturato secondo il seguente indice .

Indice

1	Introduzione.....	1
2	Impostazione e studi preliminari.....	2
3	Risultati del progetto di massima della tappa prioritaria.....	4
	3.1 Inserimento territoriale ed urbanistico	4
	3.2 Mercato e domanda di trasporto.....	4
	3.3 Concetto d'esercizio	5
	3.4 Tracciato.....	6
	3.5 Materiale rotabile.....	8
4	Programma d'agglomerato del Luganese e sostegno della Confederazione.....	8
5	Organizzazione, costi e finanziamento del progetto definitivo.....	9
6	Piano direttore cantonale, Linee direttive e Piano finanziario	10
7	Conclusioni.....	10

1 Introduzione

L'agglomerato del Luganese occupa il nono posto della gerarchia degli agglomerati svizzeri e rappresenta il motore economico del Cantone Ticino. In base agli attuali scenari di sviluppo, nel 2025, la popolazione dell'agglomerato raggiungerà 140'000 - 150'000 abitanti, mentre i posti di lavoro si aggireranno tra le 78'000 e le 86'000 unità.

Dal profilo territoriale lo sviluppo dell'agglomerato avviene principalmente nelle valli del Cassarate e del Vedeggio. Dopo l'apertura dell'autostrada del San Gottardo nella bassa e media valle del Vedeggio si è sviluppato il secondo centro di attività dell'agglomerato, specializzato soprattutto nei servizi alle imprese. Esso opera in regime di complementarietà con l'economia della Città. Le interrelazioni tra le aziende si sono moltiplicate e i flussi di pendolari tra queste due aree dell'agglomerato così come verso le aree esterne a carattere più residenziale e quelle transfrontaliere hanno conosciuto un forte incremento. La specializzazione economica del territorio dell'agglomerato sta inoltre portando allo sviluppo di un terzo polo nel Pian Scairolo, caratterizzato in particolare dalle attività di distribuzione del commercio al dettaglio e dalle attività del tempo libero.

La mobilità nel Luganese è quindi cresciuta costantemente. Viepiù sugli assi di penetrazione verso il centro dell'agglomerato si registrano con maggiore frequenza condizioni di congestione. Nonostante i miglioramenti delle infrastrutture e dei servizi registrati in questi anni nell'ambito della progressiva

attuazione del PTL la costante crescita della popolazione e dell'economia tenderà ad ulteriormente acuire i problemi di capacità nello smaltimento dei flussi di traffico. Dato questo quadro, nell'ambito del PTL e del Programma d'agglomerato del Luganese (PAL1) si è concretizzato il principio e l'indirizzo per un significativo potenziamento del sistema dei trasporti pubblici attraverso la realizzazione di una rete tram, in grado di offrire un livello di servizio ad elevata capacità, rapidità e frequenza, consono alle sfide del futuro. Sono così stati svolti nel 2005-2008 gli studi di fattibilità tecnico-urbanistici e di sostenibilità economica del collegamento tra il Vedeggio e il centro città e del nodo intermodale di Molinazzo. In questo ambito è stata pure prospettata una successiva estensione della rete tranviaria in grado di servire l'intero agglomerato fino all'area di Cornaredo, Lamone e Pian Scairolo. L'impostazione della rete tram, che, integrando la tratta Ponte Tresa – Bioggio della ferrovia Lugano – Ponte Tresa (FLP), si configura a forma di H è stata inserita nella scheda di Piano Direttore M3 del PTL.

Con il Messaggio no. 25/2009 del 19 ottobre 2009 questo Municipio vi ha trasmesso la richiesta del credito necessario (fr. 224'000.-) quale partecipazione per l'elaborazione del progetto di massima della tappa prioritaria Bioggio Molinazzo - Lugano centro rispettivamente Bioggio Molinazzo – Manno / Suglio e per lo studio di fattibilità delle tappe a seguire verso Cornaredo e Pian Scairolo, Messaggio poi approvato nella seduta del 14 dicembre 2009.

Con il presente messaggio intendiamo informarvi sui risultati raggiunti e sottoporvi la richiesta di credito per l'allestimento del progetto definitivo e della documentazione per la procedura di approvazione dei piani.

2 Impostazione e studi preliminari

Gli studi preliminari¹ hanno evidenziato che, dal profilo della mobilità, la tratta tra il centro cittadino e la zona del basso e medio Vedeggio rappresenta un'opera strategicamente fondamentale per lo sviluppo socio-economico e territoriale. Essi hanno inoltre consentito di definire un concetto generale, da implementare progressivamente, per realizzare una vera e propria rete tranviaria volta a servire l'intero agglomerato.

Il concetto generale della rete tram del Luganese costituisce dunque lo scenario di riferimento per lo sviluppo a lungo termine del trasporto pubblico nell'agglomerato.

La rete tram del Luganese sarà quindi sviluppata a tappe coordinate con le altre misure previste dal PTL, in particolare con i nodi intermodali di Molinazzo, di Cornaredo e delle Fornaci, con le riorganizzazioni del servizio di trasporto pubblico su gomma urbani e regionali e con gli adeguamenti alla rete viaria.

La realizzazione progressiva della rete tram del Luganese poggia e si integra con la ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP) e diventa di fatto la spina dorsale del trasporto pubblico in sede propria dell'agglomerato luganese. La nuova rete tram è compatibile con il mantenimento dell'attuale rete Bioggio – Sorengo – Lugano sul cui futuro andrà presa una decisione nei prossimi anni.

Questa rete mira ad un'integrazione ottimale sia con il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) che con i servizi ferroviari di lunga percorrenza, tramite interscambio alle stazioni FFS di Lugano e Lamone-Cadempino.

Questa impostazione è stata così inserita nel PTL, nel Piano direttore cantonale e nel Programma di agglomerato sottoposto con successo alla Confederazione nel 2007.

Il progetto di massima della tappa prioritaria, ora concluso, ha confermato questa impostazione. In parallelo lo studio di fattibilità per il successivo sviluppo della rete, pur non essendo al momento ancora concluso, ha individuato le possibili tappe in funzione dei loro vantaggi e costi e fornirà le basi per le decisioni sui passi successivi.

1

- *Studio di fattibilità tecnico/urbanistico e di sostenibilità economica del nodo intermodale di Molinazzo (Bioggio) e navetta Molinazzo-Centro, dicembre 2005*
- *Studio di fattibilità della tratta del Basso Vedeggio marzo 2008*

Figura 1: Schema generale del concetto di mobilità del PTL/PAL per l'agglomerato

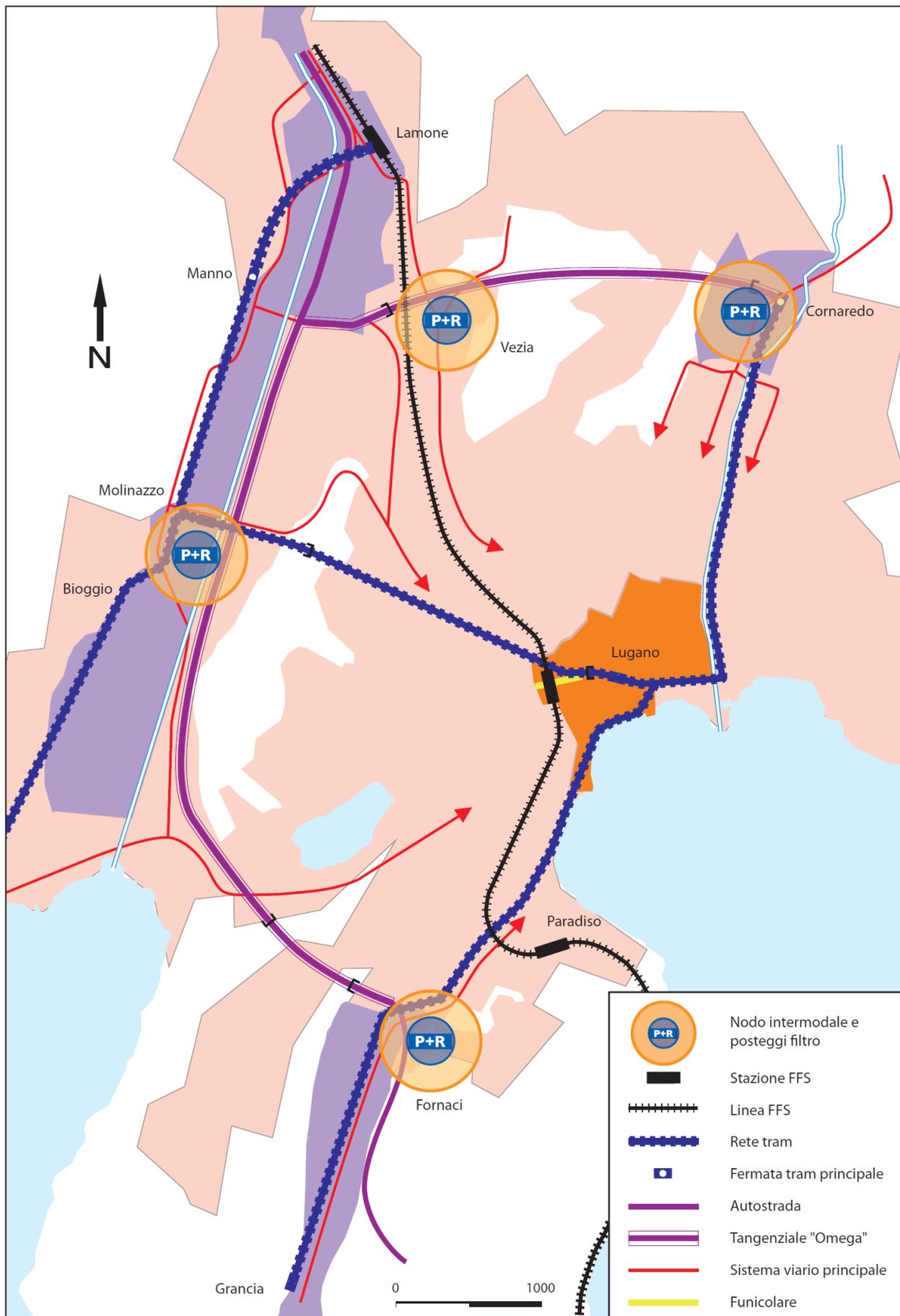




Figura 2: Le tappe di sviluppo della rete ad H

Nell'ambito dell'allestimento in corso del Programma di agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2 / 2015-2018), che si configura come un aggiornamento e sviluppo del precedente, la Commissione regionale dei trasporti ha svolto una consultazione sull'aggiornato scenario di sviluppo dell'agglomerato di tutti i Comuni del comprensorio durante il periodo giugno-ottobre 2011. Gli elementi centrali della consultazione sono stati il concetto e il ruolo della rete tram. L'esito della consultazione è stato molto chiaro: il progetto gode di un sostegno unanime da parte degli esecutivi comunali del Luganese.

3 Risultati del progetto di massima della tappa prioritaria

3.1 Inserimento territoriale ed urbanistico

La tappa prioritaria della rete tram valorizza i ruoli complementari della valle del Vedeggio e di quella del Cassarate, e collega le aree strategiche del centro Città, della stazione FFS di Lugano, del quartiere Vedeggio e del basso Malcantone.

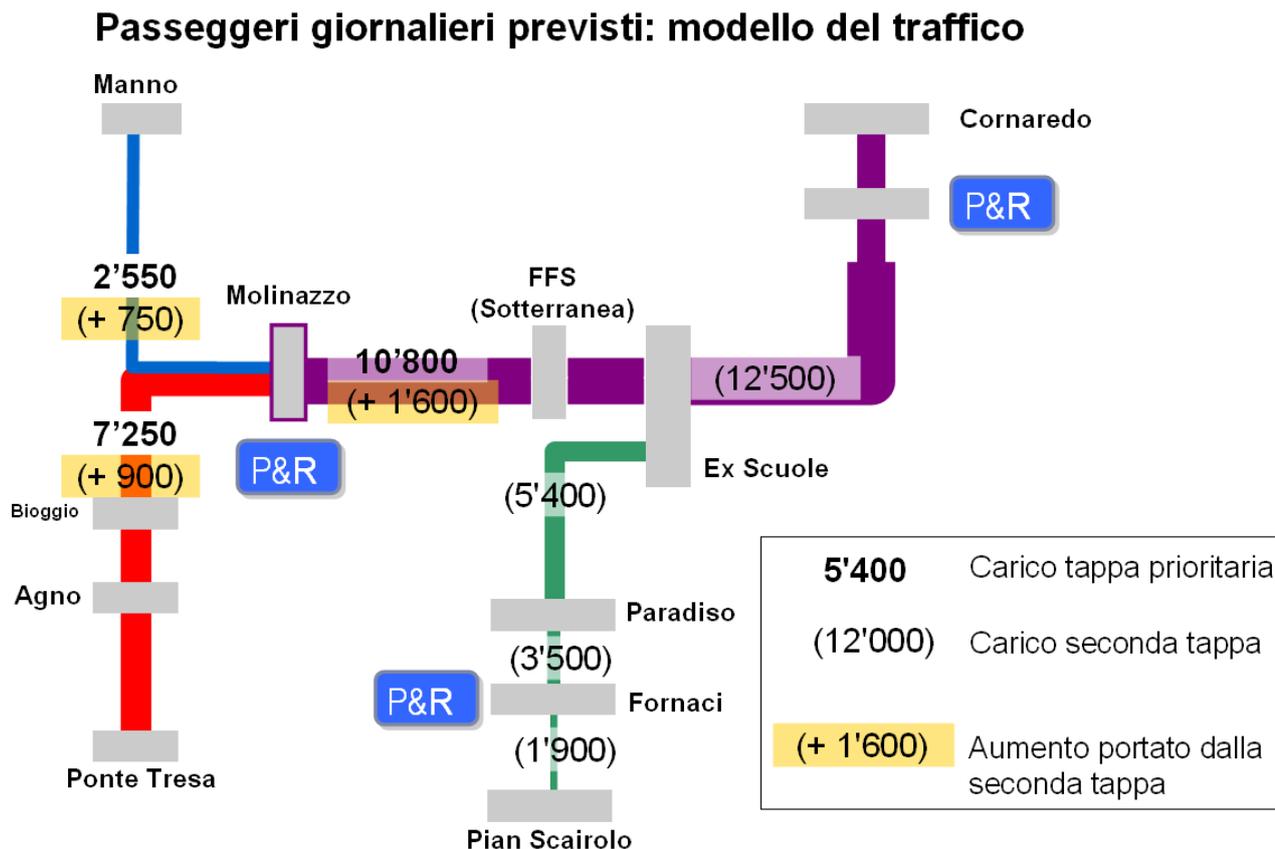
Il progetto è stato sviluppato integrandolo tra l'altro nel previsto nuovo quartiere Cairelletto in territorio di Manno e nel quartiere Cavezzolo in territorio di Bioggio, oggetti di specifiche pianificazioni comunali. Attraverso il posizionamento delle fermate e un adeguato inserimento territoriale il progetto è in grado di conferire alle aree servite un rilevante valore aggiunto in termini di accessibilità e quindi di qualità per l'ubicazione di nuovi insediamenti.

3.2 Mercato e domanda di trasporto

Il bacino di mercato della rete tram del Luganese è potenzialmente molto vasto e copre l'intero agglomerato.

L'analisi di mercato, effettuata con il supporto del modello di traffico, mostra all'orizzonte 2025 un carico elevato (con l'Alp Transit in esercizio), il sistema ferroviario TILO a regime 15' e con il collegamento verso Varese-Malpensa operativo. Esso è stimato a 11'000 persone/giorno sulla tratta Molinazzo-Lugano centro e a 2'600 sulla tratta Molinazzo-Manno.

Figura 5: Passeggeri giornalieri previsti



3.3 Concetto d'esercizio

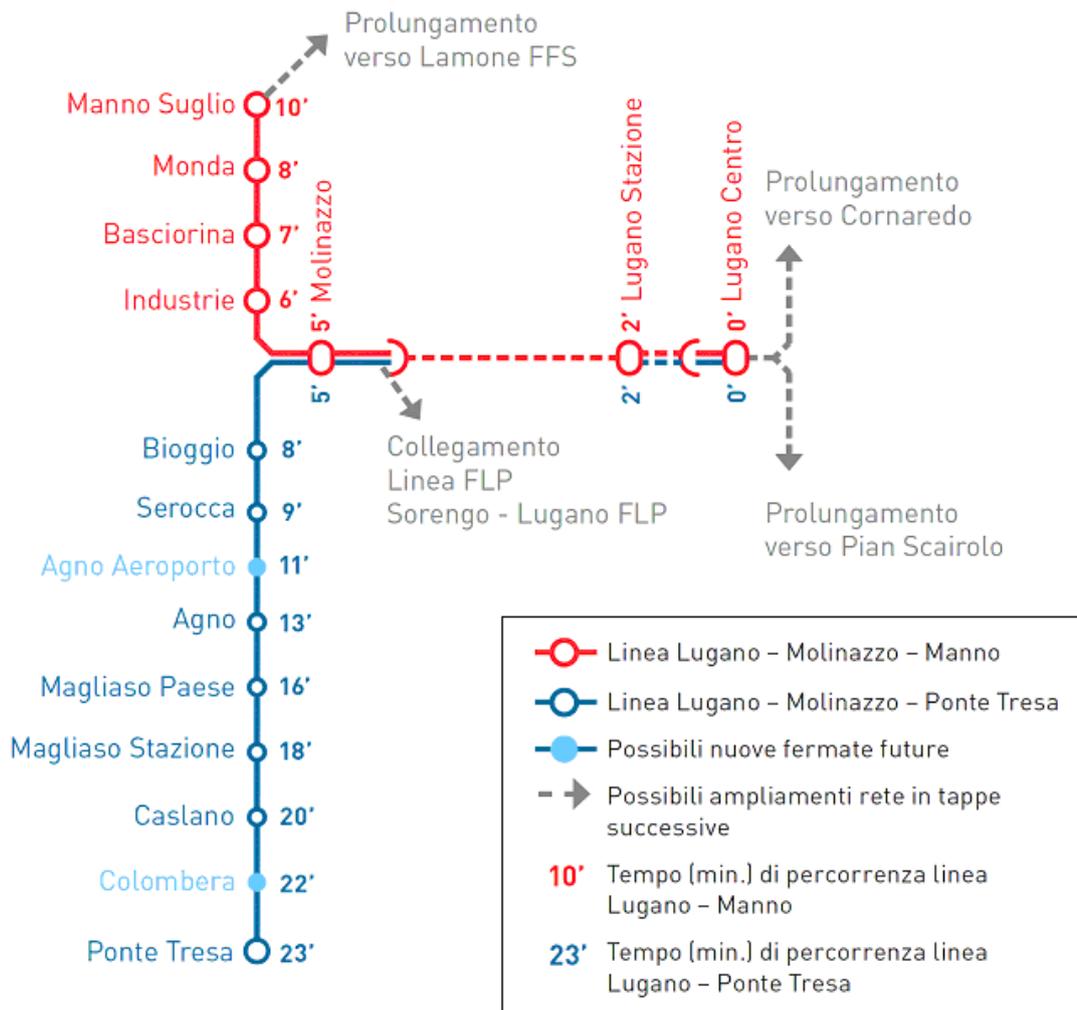
Il progetto di massima ha confermato la scelta del sistema ferro-tranviario che si integra con la linea esistente della ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP). La soluzione tecnica scelta si addice bene alle capacità necessarie e permette inoltre di sfruttare le sinergie con l'impianto esistente della ferrovia a scartamento ridotto. Da ciò derivano vantaggi dal profilo degli investimenti, dell'esercizio e della comodità per i viaggiatori (si evitano penalizzanti cambiamenti di veicolo).

Il concetto d'esercizio si fonda su una corsa ogni 15 minuti per direzione sulla tratta Ponte Tresa-Lugano centro e sulla tratta Manno-Lugano centro. Tra il nodo di interscambio di Molinazzo e Lugano centro questi due collegamenti si sovrappongono e la frequenza del servizio è quindi di 7,5 minuti.

La linea tranviaria permette di collegare molto rapidamente il centro Città con Manno Suglio in 10 minuti, il nodo intermodale di Bioggio Molinazzo in 6 minuti e Ponte Tresa in 23 minuti.

La rete tram è ben integrata nel sistema di nodi e parcheggi previsti dal PTL (Lugano Sud, Bioggio Molinazzo, Cornaredo, stazioni FLP e stazioni FFS di Lugano e Lamone). La tappa prioritaria crea in particolare un nuovo nodo a Bioggio Molinazzo.

Figura 4: i tempi di percorrenza previsti



3.4 Tracciato

La tappa prioritaria della rete tram prevede:

- il collegamento diretto tra la valle del Vedeggio e il centro città in galleria ;
- il collegamento lungo il Vedeggio dal nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo fino a Manno;
- il collegamento fino a Ponte Tresa utilizzando l'esistente tracciato ferroviario FLP.

Il tracciato della tratta Bioggio-Lugano centro si stacca dalla linea FLP a nord della stazione di Bioggio, si affianca alla strada della Crespera, con una fermata in corrispondenza del nuovo nodo intermodale di Bioggio Molinazzo, per poi scavalcare il fiume Vedeggio e l'autostrada ed entrare in galleria (2,4 km). Sotto la stazione FFS di Lugano, a circa 50 metri di profondità, è prevista una fermata sotterranea che consente l'accesso ai binari del sistema ferroviario TILO e della lunga percorrenza tramite ascensori di grande capacità. Dalla fermata sotterranea in direzione del centro di Lugano è prevista una tratta a doppio binario in galleria fino al portale est, in zona Sant'Anna, per poi proseguire su sedime stradale lungo Corso Pestalozzi e raggiungere il capolinea della prima tappa presso la pensilina del Piazzale ex-scuole, dove convergono e danno coincidenza tutte le linee bus urbane.

La tratta da Bioggio Molinazzo fino a Manno ha una lunghezza di 1,9 km; prevede tre nuove fermate per il servizio alla zona industriale e ha l'attestamento presso la rotonda di Manno (zona Piana).

Il nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo comprende:

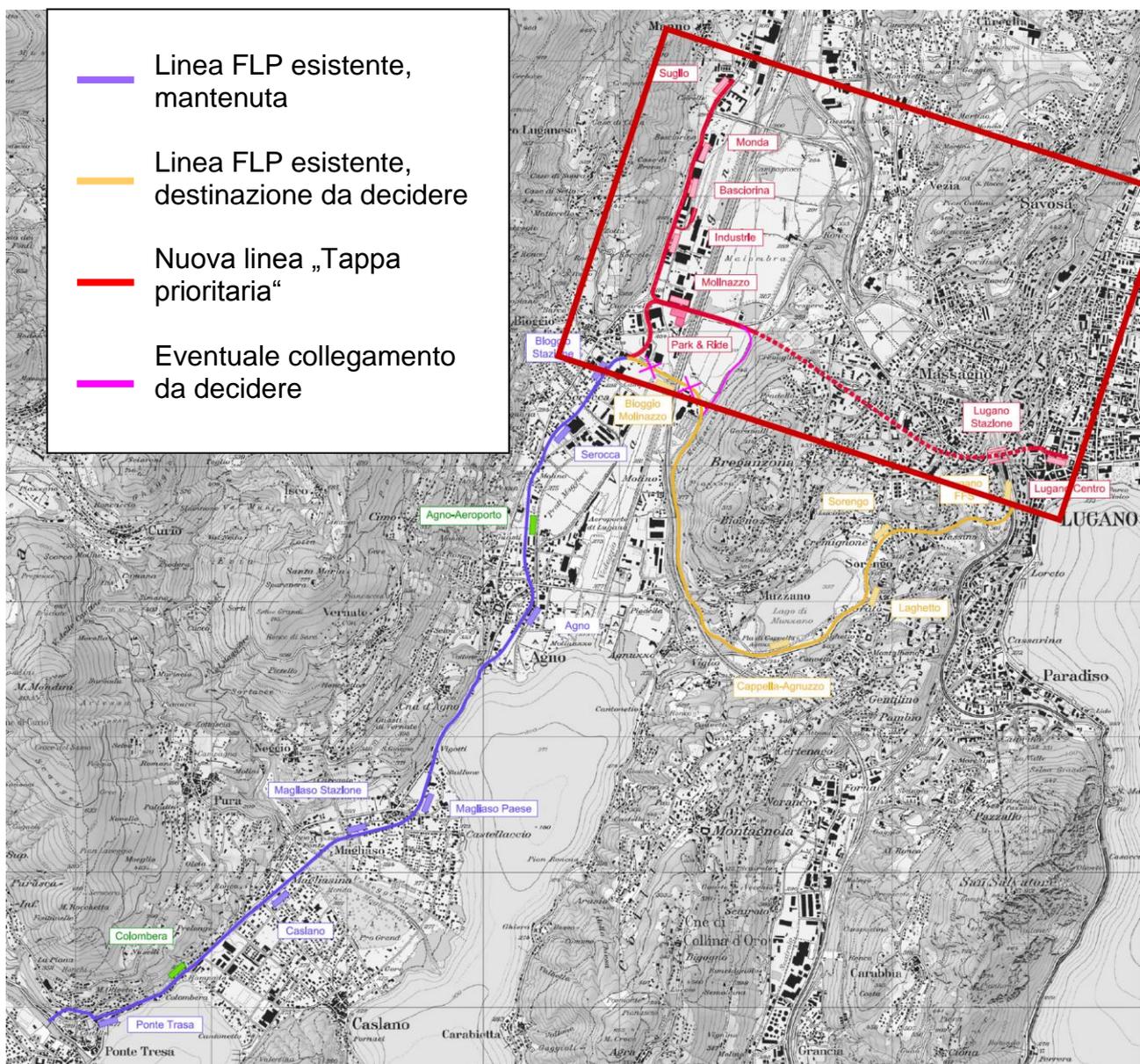
- un parcheggio di interscambio P+R, per un massimo di 800 posti allacciato alla rete stradale cantonale (1° tappa)
- la fermata del tram;

- le fermate delle linee bus regionali e di un bus navetta per l'aeroporto;
- posteggi di breve durata (sistema Kiss and ride);
- posteggi per biciclette e motocicli (sistema Bike and ride);
- strutture di servizio per l'utenza.

Per il deposito-officina della FLP, che è già oggi un'esigenza e un problema vista la precaria situazione attuale e gli angusti spazi disponibili, è stata individuata un'ubicazione su una parte dei sedimi FFS oggi adibiti ad area ferroviaria in territorio di Manno/Bioggio. Trattative sono in corso con le parti interessate.

Per garantire il concetto di esercizio è necessario un intervento anche sulla tratta esistente verso Ponte Tresa. Si tratta di realizzare un punto di incrocio prolungando di circa 500 metri l'esistente doppio binario dal ponte sulla Magliasina fino alla attuale fermata di Caslano, che verrà spostata all'altezza dell'esistente posteggio P+R.

Figura 3: Tracciato della tratta prioritaria della rete tram del Luganese: Bioggio-Lugano centro e Bioggio-Manno



3.5 Materiale rotabile

E' prevista l'introduzione di materiale rotabile nuovo e idoneo a un servizio di tipo urbano e suburbano.

Il sistema tranviario riprende il modello classico per quanto riguarda l'alimentazione elettrica (750 Volt) ed il materiale rotabile (convogli di larghezza 2.35 m e lunghezza tra i 32 e i 42 metri). Si tratta quindi di convogli più piccoli, agili e silenziosi rispetto a quelli attualmente in servizio. La velocità massima si attesta a 70 km/h per le tratte all'aperto e potrà raggiungere gli 80 in galleria. Sulle tratte in sede propria vi sarà una circolazione di tipo ferroviario, cosiddetta "a blocco", mentre sulla tratta in zona urbana e su campo stradale è prevista una circolazione "a vista". In questi casi il tram entra nel sistema viario e sottostà alle regole della circolazione stradale.

La sostituzione del materiale rotabile è già oggi all'ordine del giorno in quanto quello attualmente in circolazione ha oltre venti anni di esercizio ed è ormai superato. La FLP sta valutando le modalità per procedere alla sua sostituzione in modo coordinato con l'estensione della rete. Si tratta di sostituire i veicoli esistenti entro il 2016/17 (6 pezzi) con nuovi già conformi alle future esigenze. L'ampliamento della flotta con ulteriori 4 unità avverrà contestualmente alla realizzazione del progetto.

Figura 6: Esempio di possibile veicolo



4 Programma d'agglomerato del Luganese e sostegno della Confederazione

La rete tram del Luganese è un elemento del Piano regionale dei trasporti (PTL) e del programma d'agglomerato del Luganese (PAL).

I programmi d'agglomerato sono strumenti programmatici promossi dalla Confederazione per migliorare la competitività e la qualità di vita negli agglomerati, nei quali si concentra la maggior parte della popolazione, dei posti di lavoro e dei potenziali di sviluppo.

I programmi d'agglomerato postulano uno stretto coordinamento tra sviluppo territoriale ed urbanistico, gestione della mobilità e cura dell'ambiente. Essi comprendono misure che toccano la viabilità, i trasporti pubblici, i pedoni e il traffico ciclistico; sono orientati ad incentivare uno sviluppo degli insediamenti "verso l'interno", favorendo una densificazione di qualità.

L'allestimento dei programmi d'agglomerato costituisce la premessa per l'ottenimento di contributi federali per le infrastrutture di trasporto. Essi trovano la loro base legale nella Legge federale sul fondo infrastrutturale, che prevede il versamento di contributi sulla base di crediti-quadro quadriennali.

Il Cantone Ticino ha già beneficiato di questa opportunità per il collegamento Mendrisio-Varese/Malpensa (credito-quadro 2006 per misure urgenti) e per il Programma d'agglomerato del Luganese e quello del Mendrisiotto avviati nel periodo 2011-2014.

La Confederazione ha già riconosciuto la validità dei programmi presentati e liberato un volume di contributi pari a circa 27 milioni di franchi nel Luganese e circa 17 nel Mendrisiotto. Un secondo credito-quadro sarà attivato per il periodo 2015-2018 sulla base dei programmi d'agglomerato di seconda generazione. Per quanto riguarda il Luganese è in corso di allestimento il programma d'agglomerato 2 (PAL 2) a cura della Commissione regionale dei trasporti. Esso sarà sottoposto al Consiglio di Stato entro metà maggio 2012 e sarà poi trasmesso all'Autorità federale entro il termine perentorio del 30 giugno 2012.

Il progetto che qui ci occupa è già stato inserito nel PAL sulla base delle indicazioni emerse dagli studi di fattibilità. L'esame svolto dall'Autorità federale nel 2009 è stato favorevole, il concetto generale è stato ripreso e le tratte prioritarie inserite nella lista degli interventi potenzialmente realizzabili a partire dal 2015.²Al momento il contributo federale è stabilito al 30%; potrà essere incrementato in funzione dei possibili miglioramenti che saranno ottenuti dal Programma d'agglomerato aggiornato (PAL 2). La decisione definitiva dell'Autorità federale è attesa per metà del 2014. Presupposto per la successiva attivazione dei contributi è la crescita in giudicato dell'autorizzazione a costruire. Nel caso concreto si tratta della procedura prevista dalla Legge federale sulle ferrovie, istruita dall'Ufficio federale dei trasporti. L'esame dei tempi necessari per ottenere l'approvazione dei piani ha mostrato che, per poter avere una buona probabilità di avviare i lavori nel 2016, risulta indispensabile procedere immediatamente all'allestimento del progetto definitivo. Sarà questa la base per la successiva richiesta del credito di costruzione e per l'avvio della procedura formale di approvazione dei piani.

5 Organizzazione, costi e finanziamento del progetto definitivo

L'importo dell'investimento globale, valutato sulla base del progetto di massima (+/-20%), ammonta a 271 mio. di fr (IVA compresa, ai prezzi 2011).

Esso comprende l'infrastruttura ferro-tranviaria, il nodo di Molinazzo (senza il P+R) e il raddoppio del binario per consentire l'incrocio dei treni a Caslano. A questo importo va aggiunto l'investimento di 32 milioni di franchi per la prima tappa dell'impianto P+R di Bioggio/Molinazzo, con una capienza di ca 800 posti, da allacciare alla rete delle strade cantonali. Questo impianto, che non è inserito nel PAL2, ma che è stato considerato nelle opere di prima fase del PTL e quindi anche nel credito – quadro globale stanziato nel 1999, potrà essere parzialmente autofinanziato tramite gli introiti delle tasse di posteggio.

Il finanziamento del nuovo materiale rotabile, così come quello della progettazione e della realizzazione dei nuovi depositi-officina, esigenze comunque già oggi ineludibili indipendentemente dal progetto qui in esame, è, secondo la normativa federale, di competenza della FLP e vengono assicurati con mezzi propri.

Per garantire la continuità dell'iniziativa e l'avvio in tempo utile dei lavori il Dipartimento del territorio, la Commissione regionale dei trasporti del Luganese, i Comuni di Lugano, Bioggio e Manno e la FLP hanno messo a punto una proposta per l'allestimento del progetto definitivo della tratta Bioggio Molinazzo - Lugano centro e Bioggio Molinazzo - Manno. A tale scopo le parti hanno sottoscritto, riprendendo gli analoghi principi dell'accordo per l'elaborazione del progetto di massima, una Dichiarazione di intenti attraverso la quale :

- è stabilita una chiave di riparto provvisoria del costo (40% a carico del Cantone, 40% Città di Lugano, 10% Comune di Bioggio e 10% Comune di Manno). Gli oneri per il progetto definitivo, che potranno beneficiare del contributo federale in caso di accoglimento dello stesso, saranno

² Cfr. " Convenzione sulle prestazioni tra Cantone, CRTL e Confederazione concernente il PAL 1" del 2 marzo 2011 il sistema tram-treno Bioggio-centro Lugano e Bioggio-Manno é inserito nella lista B, ossia nei progetti realizzabili con il credito quadro federale 2015-2018. L'importo lordo già riservato, da confermare attraverso il PAL2, é di 223 mio fr (prezzi 2005 senza IVA ,con contributo federale del 30%)

ripresi e oggetto di conguaglio sulla base della chiave di riparto che verrà stabilita per la successiva fase di realizzazione;

- è fissata l'organizzazione di progetto, condotta da una Delegazione delle Autorità coadiuvata da una Direzione di progetto, in cui sono rappresentati tutti gli enti;
- il Dipartimento del territorio stipulerà con la FLP una Convenzione che regola le reciproche competenze e i rispettivi compiti, sul modello di quanto già praticato per i lavori di parziale raddoppio della linea conclusi nel 2007.

Il costo della progettazione definitiva è oggi stimato a 7'000'000.-- franchi, di cui fr. 700'000.-- a carico del Comune.

6 Piano direttore cantonale, Linee direttive e Piano finanziario

Questa proposta è in sintonia con gli obiettivi pianificatori del Piano direttore cantonale: l'intervento è inserito nella scheda di Piano direttore sul PTL (v. scheda M3, punto 3.5). Il progetto rispecchia gli obiettivi fissati nelle Linee direttive 2011-2015, al capitolo "Energia, ambiente, territorio", scheda n.ro 4 "Territorio/mobilità efficiente", lettera g): allestimento del progetto definitivo e procedura di approvazione dei piani della tratta prioritaria della rete tram del Luganese (Manno-Bioggio-Lugano centro) nell'ambito del Programma di agglomerato del Luganese II in vista dell'avvio della realizzazione nel periodo 2015-2018.

Per quanto concerne i sussidi federali, il progetto sarà parte integrante del Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL 2) che sarà sottoposto all'esame della Confederazione entro giugno 2012. La quota parte del sussidio federale sulle spese di progettazione sarà attivabile con l'inizio della realizzazione. Saranno allora effettuati conguagli sulla base del modello di finanziamento della fase costruttiva.

Le conseguenze finanziarie per i Comuni sono descritte al punto 5.

7 Conclusioni

Con lo stanziamento del credito richiesto si pongono le premesse per lo sviluppo di un sistema di trasporto pubblico capace, rapido e frequente in grado di servire l'intero agglomerato luganese. Questo sistema assicura prestazioni di elevata qualità ed affidabilità. Il progetto costituisce dal profilo dell'organizzazione territoriale un elemento strutturante fondamentale in grado di ben collegare le aree strategiche per insediamenti residenziali e produttivi dell'agglomerato e di migliorare la sua competitività. Dal profilo ambientale e della qualità di vita presenta pure notevoli elementi positivi. Esso costituisce pertanto la spina dorsale del programma di agglomerato del Luganese.

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.

Vogliate gradire, signora Presidente, signore e signori Consiglieri comunali, l'espressione della nostra massima stima.

Per questi motivi il Municipio invita codesto Lodevole Consiglio comunale a voler

r i s o l v e r e :

- 1. Ritenuto ed approvato l'accordo tra le parti allegato al presente Messaggio Municipale, è concesso un credito di max fr. 700'000.--, quale partecipazione del Comune (10%) ai costi necessari all'elaborazione 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 nell'ambito del Piano regionale dei trasporti de Luganese e del Programma di agglomerato del Luganese;**
- 2. La spesa sarà caricata al conto investimenti ed ammortizzata a norma di LOC.**

Con stima e cordialità.



Licenziato con ris. mun. n. 130/12 del 6.02.2012

Allegato: - accordo

Va per rapporto a:

G	E	AP	P	CT GA	PR
X					X

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

la Repubblica e Cantone Ticino (rappr. dal Consiglio di Stato)	in seguito Cantone,
La Commissione regionale dei trasporti del Luganese	in seguito CRTL,
la Città di Lugano (rappr. dal Municipio)	in seguito Lugano,
il Comune di Bioggio (rappr. dal Municipio)	in seguito Bioggio,
il Comune di Manno (rappr. dal Municipio)	in seguito Manno,
e le Ferrovie Luganesi SA	in seguito FLP

Premesso che:

- a) il progetto di massima della rete tram del Luganese tratta Bioggio/Molinazzo-Lugano centro e Molinazzo-Manno, elaborato su mandato congiunto del Cantone, della Città di Lugano, dei Comuni di Bioggio e di Manno e delle Ferrovie Luganesi SA (FLP), è stato approvato dai committenti in data 19 dicembre 2011;
- b) il summenzionato progetto di massima è stato trasmesso alla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) per l'integrazione nel Programma di agglomerato del Luganese (PAL2), che verrà sottoposto alla Confederazione per esame entro fine giugno 2012;

- c) la Convenzione sulle prestazioni tra il Cantone, la CRTL e la Confederazione concernente il Programma d'agglomerato del Luganese 1 (PAL1) dal marzo 2011 ha inserito il progetto della rete tram (escluso il P+R di Molinazzo/Bioggio) del Luganese/tratto Manno - Bioggio Molinazzo - Lugano centro nella lista B, ossia nell'elenco delle opere realizzabili con il credito quadro federale 2015-18 (contributo 30%); a tale scopo è stato indicato un importo lordo di 223 mio di fr. ai prezzi 2005 (senza IVA), che corrisponde, tenuto conto del rincaro intervenuto, a 252 mio ai prezzi 2011;
- d) l'investimento previsto dal progetto di massima (senza il P+R di Bioggio Molinazzo) è pari a 252 mio fr. (senza IVA, prezzi 2011) e dunque rispetta, considerato il rincaro intervenuto, il tetto dei costi stabilito dai committenti e pari a 250 mio di franchi (senza IVA prezzi 2005);
- e) l'investimento previsto dal progetto di massima per l'impianto P+R 1a tappa di Molinazzo/Bioggio ammonta a 32.3 mio fr. (senza IVA, prezzi 2011).
- f) la progettazione ed il finanziamento del nuovo deposito-officina della FLP è assunta separatamente ma in modo coordinato dall'impresa come previsto dalle norme federali.
- g) La consultazione sullo scenario di sviluppo del Luganese condotta dalla CRTL nell'ambito dell'elaborazione del PAL2, conclusasi nel settembre 2011, ha confermato la rete tram quale elemento centrale per lo sviluppo territoriale della regione e per la gestione della futura mobilità;
- h) le Linee direttive del Consiglio di Stato per il periodo 2012-2015 postulano l'allestimento del progetto definitivo della tratta prioritaria della rete tram del Luganese in vista dell'avvio della realizzazione nel periodo 2015-2018.

si conviene quanto segue:

1. Le parti si impegnano ad allestire il 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 Base di riferimento è il Progetto di massima approvato dai committenti comprensivo della prima tappa dell'impianto P+R a Bioggio Molinazzo e degli interventi di adeguamento necessari sulla linea FLP Bioggio – Ponte Tresa;
2. 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.
3. Committenti del progetto definitivo sono il Cantone, Lugano, Bioggio e Manno, che si suddividono gli oneri fino ad un massimo di 7mio franchi, valutati in base

alle conoscenze attuali e riservata la trattativa con gli operatori, secondo la seguente chiave di riparto:

- Cantone	40%
- Lugano	40%
- Bioggio	10%
- Manno	10%

Gli oneri per il progetto definitivo, , saranno ripresi e oggetto di conguaglio sulla base della chiave di riparto che verrà stabilita per la richiesta del credito di costruzione; sarà in oltre dedotto il contributo federale stabilito attraverso il PAL2.

4. Il progetto definitivo dovrà in particolare stabilire anche i possibili moduli realizzativi in modo da consentire una messa in esercizio a tappe dell'opera complessiva.
5. La chiave di riparto per la richiesta del credito di costruzione sarà stabilita tenendo conto dei seguenti elementi:
 - la partecipazione federale nell'ambito del PAL2;
 - la chiave di riparto tra il Cantone e l'insieme dei Comuni; aggiornata rispetto a quella relativa alle opere della prima fase del PTL ;
 - la ripartizione tra tutti i Comuni del comprensorio del PAL2 secondo la specifica chiave di riparto intercomunale già oggi in vigore per il PTL e da aggiornare in base ai dati statistici più recenti ;
 - la presa in considerazione dei vantaggi particolari di enti pubblici e privati e la loro eventuale partecipazione in funzione di detti vantaggi.
6. Le parti costituiscono la seguente organizzazione, incaricata di condurre lo svolgimento della progettazione definitiva:
 - a) Delegazione delle Autorità
 - Presidente: rappresentante del Consiglio di Stato
 - Vice-Presidente: rappresentante della CRTL
 - Membri:
 - due rappresentanti della Città di Lugano
 - un rappresentante del Municipio di Bioggio
 - un rappresentante del Municipio di Manno
 - un rappresentante del CdA-FLP
 - b) Direzione di progetto
 - Capoprogetto: Divisione delle costruzioni, DT

- Sostituto-capoprogetto: Dicastero territorio/Città di Lugano
 - Membri
 - un delegato della Divisione sviluppo territoriale e mobilità, DT
 - un delegato della CRTL
 - un delegato dei Comuni di Bioggio e Manno
 - un delegato della FLP
7. Il Dipartimento del territorio e la FLP regoleranno tutti i dettagli riguardanti i rispettivi compiti e responsabilità attraverso una Convenzione specifica, ispirata ai principi stabiliti a suo tempo per i lavori di potenziamento della linea aperta all'esercizio nel 2007 (orario cadenzato ogni 15').
8. Sono riservate le decisioni dei rispettivi organi competenti per lo stanziamento dei crediti, in particolare del Gran Consiglio per il Cantone e dei Consigli comunali per i Comuni.

Il presente Accordo è ratificato dal Consiglio di Stato mediante risoluzione governativa no. del

Per il Consiglio di Stato

La Presidente:
Laura Sadis

Il Cancelliere:
Giampiero Gianella

Per il Municipio della Città di Lugano

Il Sindaco:
Giorgio Giudici

Il Segretario:
Mauro Delorenzi

Per il Municipio di Bioggio

Il Sindaco:
Mauro Bernasconi

Il Segretario:
Massimo Perlasca

Per il Municipio di Manno

Il Sindaco:
Giancarlo Bernasconi

Il Segretario:
Paolo Vezzoli

Per la Commissione regionale dei trasporti del Luganese

Il Presidente:
Giovanni Bruschetti

Il Segretario:
Paolo Della Bruna

Per il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie Luganesi SA

Il Presidente:
Antonio Galli

Il Direttore:
Giorgio Marcioni