

MUNICIPIO

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 9080

concernente il finanziamento del PTL/PAL per il periodo 2014-2033. Richiesta di un credito di partecipazione alle spese di fr. 102'040'000.--

Lugano, 20 novembre 2014

All'Onorando
Consiglio Comunale
6900 Lugano

Onorevole Signor Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

con il presente messaggio si sottopone a codesto Consesso la richiesta di un credito di fr. 102'040'000.-- inerente la partecipazione finanziaria del nostro Comune per la realizzazione delle opere della seconda fase di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese e del Programma di agglomerato del Luganese (2014-2033).

La quota parte della Città è pari al 47.24% dell'importo totale a carico dei Comuni ammontante a fr. 216'000'000.--, conformemente a quanto convenuto nell'apposita Convenzione siglata tra la Repubblica e Cantone Ticino e la Commissione regionale dei trasporti del Luganese il 19 dicembre 2013.

Il contributo spettante alla Città sarà suddiviso in 20 rate annuali di fr. 5'102'000.--, di cui la prima dovrà essere versata nel 2014.

1 Istoriato e quadro generale di riferimento

1.1 Premessa

Nel 2011 i Comuni del Luganese hanno versato l'ultima rata del contributo per la realizzazione della prima fase del Piano dei trasporti del Luganese (PTL), che essi avevano approvato negli anni 1999/2000.

Con una partecipazione di 75 milioni di franchi, su un investimento complessivo di ca. 500 milioni di franchi, essi hanno così contribuito, tra le altre cose, al potenziamento della ferrovia Lugano Ponte Tresa, alla riorganizzazione globale dei trasporti pubblici su gomma, alla realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate e alla riorganizzazione viaria del Polo di Lugano.

Si tratta, ora, di rinnovare questo sforzo per ulteriori venti anni, e addirittura di intensificarlo, per affrontare assieme agli altri Comuni del Luganese la realizzazione di un insieme di opere che andranno a rafforzare il ruolo centrale della regione nell'ambito cantonale e a caratterizzarne il paesaggio urbano e infrastrutturale ben oltre il periodo di tempo necessario al loro finanziamento.

Nel presente messaggio, oltre a fornire le indicazioni sulle opere per le quali viene richiesto il credito, si vuole dare una visione che si spera esaustiva anche sul contesto generale in cui esse vengono realizzate, e presentare un quadro d'insieme sull'assegnazione dei crediti precedenti. Esprimendo l'auspicio e la convinzione che anche per la realizzazione delle opere future, si rinnoverà quello stesso spirito di coesione che tutti i Comuni del Luganese hanno già, in modo lungimirante, saputo mettere in campo per permettere la realizzazione della prima, importante, parte di un'opera così articolata e complessa come il PTL; spirito determinato dalla presa di coscienza della necessità, nell'interesse di tutta la regione, di collaborare per un fine comune, superando gli steccati dei singoli confini comunali.

1.2 Oggetto del messaggio

Oggetto del presente messaggio - la seconda fase attuativa del PTL - è un complesso di opere, la cui portata è probabilmente superiore di quella del primo pacchetto di opere.

Riassuntivamente, e rinviando per il dettaglio al seguente cap. 2, esso comprende:

- la tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese e la messa in atto della riorganizzazione viaria del Basso Vedeggio;
- idealmente a cavallo tra le due opere, i nodi intermodali di Molinazzo di Bioggio, di Cornaredo e il P+R di Lamone-Cadempino, indispensabili snodi tra le differenti modalità di trasporto;
- la continuazione e la conclusione di alcune realizzazioni in parte già compiute o in cantiere, come la viabilità definitiva del Quartiere di Cornaredo, la riorganizzazione del comparto della stazione FFS di Lugano e le ultime opere legate al PVP;
- alcune opere più puntuali come la viabilità del Pian Scairolo e le opere per la messa in sicurezza del Vedeggio e del Basso Malcantone.

Trattasi di opere già definitivamente consolidate a livello di piano dei trasporti / piano d'agglomerato rispettivamente nel Piano direttore cantonale (vedi Allegato 4.2).

1.3 Quadro legislativo di riferimento

Le opere già realizzate, rispettivamente oggetto del presente messaggio e il relativo sistema pianificatorio e di finanziamento, si inquadrano nella *Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto*, del 12 marzo 1997.

Tale legge, successiva alla costituzione della CRTL, e peraltro impostata proprio sulla base del sistema già precedentemente messo in atto - per la prima volta a livello cantonale - nel Luganese, aveva riunito in un unico testo le disposizioni che tutt'ora regolano in modo unitario la pianificazione della mobilità (comprensiva di tutti i vettori di trasporto) e il finanziamento della progettazione e della realizzazione delle relative opere.

In sintesi, la legge istituisce lo strumento del Piano cantonale dei trasporti (PCT), di competenza dell'Autorità cantonale (art. 3 e 4), e che viene in seguito ancorato nel Piano direttore cantonale, ne regola la procedura di elaborazione (art. 5-8), istituisce l'istituto delle Commissioni regionali dei trasporti (CRT; art. 2), prevede la facoltà per il Consiglio di Stato di delegare l'elaborazione del PCT alle CRT per i singoli relativi comprensori (art. 5), regola l'assunzione delle spese di funzionamento delle CRT (art. 9) e il sistema di finanziamento dei PCT e delle relative opere (art. 10-11).

Del contenuto del PCT e del sistema di finanziamento previsto dalla legge e proposto con il presente messaggio si dirà più precisamente nel seguito.

È inoltre noto che nel 2008 è entrata in vigore la Legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (Legge sul fondo infrastrutturale, LFIT), del 6 ottobre 2006.

Con questa legge la Confederazione ha promosso una politica di sostegno agli agglomerati, intesa a migliorarne l'attrattiva grazie a una buona accessibilità e a un miglior coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti, nel rispetto dell'ambiente, sulla base di una visione globale dell'agglomerato, del suo sviluppo e della sua mobilità, e ponendo nuovi accenti riferiti in particolare alla centralità del trasporto pubblico e della mobilità lenta, quali elementi essenziali per la soluzione dei problemi negli agglomerati.

A tal fine la legge prevede la concessione di contributi finanziati dal nuovo fondo federale, per beneficiare dei quali occorre elaborare dei programmi d'agglomerato (PA), documenti programmatici che definiscono tipo di interventi, priorità e modalità d'attuazione in conformità ai citati parametri e che, dopo l'approvazione federale, sfociano in convenzioni sulle prestazioni sottoscritte fra Confederazione, Cantone e CRT, che regolano il finanziamento specifico per ogni misura.

Per quanto riguarda l'istoriato, i contenuti e i finanziamenti riferiti ai PAL di prima generazione (PAL1) rispettivamente di seconda (PAL2) si rinvia all'Allegato 4.3.

1.4 Piano cantonale dei trasporti

La Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto stabilisce i contenuti e le modalità con le quali deve essere allestito il Piano cantonale dei trasporti (PCT), definito uno strumento per promuovere ed organizzare la politica cantonale dei trasporti, garantendo il coordinamento e l'integrazione con le procedure speciali (art. 3 cpv. 1).

Nel concreto il PCT, deve indicare (art. 4 della legge):

- a) gli obiettivi della politica globale in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto a livello interregionale e regionale;
- b) l'analisi attuale e la prevedibile evoluzione della domanda di infrastrutture e di servizi di trasporto idonei a soddisfarla;
- c) gli obiettivi di risanamento ambientale (inquinamento atmosferico e fonico) a livello interregionale e regionale con i relativi termini di attuazione;
- d) gli indirizzi di politica urbanistica;
- e) le priorità realizzative degli interventi;
- f) la ripartizione dei compiti tra Cantone, Comuni ed altri enti interessati;
- g) la valutazione quadro delle risorse da destinare alla politica in materia di infrastrutture di servizi di trasporto.

Come rilevato sopra, la legge conferisce al Consiglio di Stato la facoltà di delegarne l'allestimento alle CRT nei rispettivi comprensori di competenza territoriale (art. 5 cpv. 1); ciò che è avvenuto per tutte le regioni del Cantone.

I comprensori delle CRT sono definiti dal *Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti*, del 10 luglio 2001, che alla CRTL assegna il comprensorio dei Comuni tra il Monte Ceneri e la sponda nord del Ceresio.

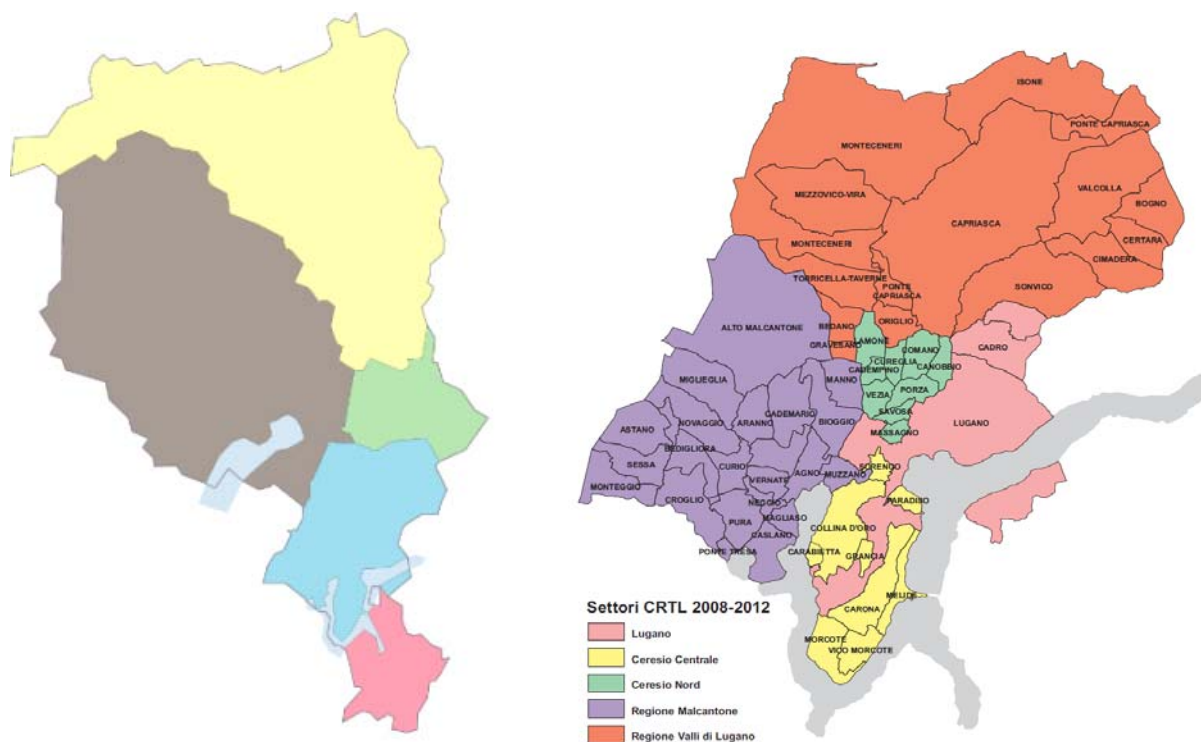


Figura 1 Comprensori territoriali dei Piani regionali del trasporti e del luganese

1.5 Compiti della CRTL

I compiti delle Commissioni regionali dei trasporti (CRT) sono definiti dalla *Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto*, del 12 marzo 1997 e dal relativo Regolamento, così dettagliati (art. 9 cpv. 1):

- a) nominare il proprio Presidente e vice-presidente;
- b) allestire il progetto di Piano cantonale dei trasporti (PCT) relativo agli aspetti regionali (compresa la valutazione dei costi, le priorità e la chiave di riparto intercomunale);
- c) allestire, se incaricata dal Dipartimento del territorio, il progetto di PCT relativo agli aspetti interregionali;
- d) proporre al Consiglio di Stato l'offerta di trasporto, conformemente all'art. 10 della Legge sui trasporti pubblici;
- e) formulare i preavvisi per i contributi ai servizi integrativi d'importanza cantonale (art. 37 cpv. 1 Legge sui trasporti pubblici);
- f) preventivare una valutazione dei costi necessari all'attuazione delle opere previste dal PCT e la cronologia temporale degli interventi;
- g) definire l'organizzazione interna e le modalità d'informazione;
- h) garantire il coordinamento e l'integrazione delle procedure speciali rese necessarie dal PCT;
- i) collaborare con il Cantone nel coordinamento delle procedure attuative;
- j) rappresentare tutti i Comuni della CRT verso l'esterno per tutti i temi concernenti il suo campo d'attività.

Secondo l'art. 9 cpv. 2 del Regolamento a tal fine la CRT deve preventivamente:

- a) individuare i problemi, stabilire le priorità ed allestire un programma di lavoro e relativo preventivo, secondo modalità e procedure proprie;
- b) valutare, sentita l'Autorità cantonale, l'opportunità di formare uno o più gruppi tecnici composti da:
 - 1. operatori incaricati di elaborare gli studi pianificatori necessari;
 - 2. rappresentanti dei Servizi competenti dell'Amministrazione cantonale, della Confederazione, dei Comuni, degli Enti regionali per lo sviluppo (ERS), delle Imprese di trasporto ed altri Enti interessati;
- c) controllare e coordinare l'avanzamento dei lavori degli operatori;
- d) verificare la fattibilità delle proposte elaborate, ricercando l'adesione dei Comuni e del Cantone e consultando Enti e Associazioni;
- e) elaborare ed adottare i preventivi ed i consuntivi per le spese di funzionamento della CRT e trasmetterli ai Municipi dei singoli Comuni per esame ed approvazione;
- f) curare e coordinare l'informazione dell'opinione pubblica.

Le CRT sono, dunque, degli organismi politici, composti da rappresentanti dei Comuni della regione, ai quali il Cantone ha delegato il compito - tramite gli specialisti da esse incaricati - di allestire i piani regionali dei trasporti, rispettivamente i programmi di agglomerato. Con questo strumento, da un lato i Comuni possono far valere direttamente le proprie esigenze, e partecipare concretamente all'elaborazione delle proposte per la soluzione dei problemi di mobilità nella regione; mentre dall'altro il Cantone non deve più trattare con le singole entità locali, e dispone di un partner rappresentativo e quindi legittimato con il quale dialogare.

L'esperienza maturata, non solo nel Luganese, ha dimostrato la validità di questa formula, mettendo in particolare in rilievo il fondamentale ruolo di mediazione e di creazione del consenso svolto dalle CRT, non solo nei confronti dei Comuni, ma anche della stessa Autorità cantonale.

Come già evidenziato sopra, con l'istituzione della CRTL, nel 1989, e l'allestimento del PTL, nel 1994, il Luganese ha svolto il ruolo di precursore della politica cantonale dei trasporti, anticipando l'adozione di quello che sarebbe poi stato il quadro giuridico di riferimento ancora oggi in vigore.

1.6 Le basi legali per il finanziamento delle opere

Sistema e competenze

Il finanziamento delle opere del PCT, e quindi del PTL, è a sua volta stabilito dalla *Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto*. In particolare essa stabilisce che:

- a) le spese per l'elaborazione del PCT e per la realizzazione delle opere sono assunte dal Cantone, dedotti gli eventuali sussidi della Confederazione e le partecipazioni di terzi (art. 10 cpv. 1);
- b) i Comuni sono tenuti a contribuire a tali spese fino ad un massimo del 50% (art. 10 cpv. 2);
- c) il Consiglio di Stato, sentite le CRT, stabilisce la quota globale del contributo a carico dei Comuni, in funzione dei loro interessi e della loro capacità finanziaria (art. 11 cpv. 1);
- d) i Comuni, coordinati dalle CRT, stabiliscono consensualmente il riparto interno della loro quota globale di partecipazione (art. 11 cpv. 2).

Il *riparto interno* di cui alla lett. d), nel Luganese, è stato stabilito sulla scorta di uno studio specifico commissionato all'Istituto di ricerche economiche (IRE) (1) .

La chiave di riparto viene adottata dal Consiglio di Stato e intimata ai Comuni nell'ambito della procedura di incasso. La quota di partecipazione di Cantone e Comuni è stabilita deducendo preventivamente gli eventuali sussidi della Confederazione e le partecipazioni di terzi.

1 Quote di ripartizione fra i Comuni degli oneri di investimento del Piano dei trasporti del Luganese, IRE, ottobre 1993.

L'iter che ha portato all'adozione della chiave di riparto intercomunale, adeguata nel corso degli anni in base alla variazione dei parametri statistici, ma tuttora facente capo al metodo di calcolo iniziale, è descritto al cap. Allegati cfr. 4.2.4.

Finanziamenti federali

Per quanto riguarda i finanziamenti della Confederazione, un primo elemento che assume un ruolo di primo piano è la nuova perequazione finanziaria tra Confederazione e Cantoni (NPC) entrata in vigore il 1° gennaio 2008, dopo l'approvazione in votazione popolare del 28 novembre 2004: con la dissociazione dei compiti e del loro finanziamento si prevede infatti che l'adempimento di un determinato compito e il relativo finanziamento sia di competenza di un solo livello statale: la Confederazione oppure i Cantoni (che regolano internamente gli eventuali contributi dei Comuni).

Se con la NPC la Confederazione si assume ora integralmente l'onere di realizzare la rete stradale nazionale, vengono però a cadere importanti contributi finora garantiti per la realizzazione delle strade principali.

Gli altri ambiti dove la Confederazione si assume integralmente il finanziamento delle opere infrastrutturali sono la rete ferroviaria nazionale e, con l'approvazione del finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) che entrerà in vigore il 1 gennaio 2016, anche una parte delle infrastrutture ferroviarie di carattere regionale.

Si è per il resto già detto al precedente cap. 1.3, al quale si rinvia, dei finanziamenti previsti dalla *Legge sul fondo infrastrutturale (LFIT) e dei relativi criteri per il loro riconoscimento*.

Il contributo federale, che può raggiungere al massimo il 50% delle opere contemplate, è stabilito sulla base della valutazione dell'insieme delle misure proposte e considera in particolare il rapporto tra i loro costi rispettivamente benefici (per il PAL1 era stato riconosciuto un tasso di contribuzione del 30%, per ca. 27.5 milioni di franchi (2) per le misure di priorità A).

Competenze del Consiglio Comunale

Secondo l'art. 151 cpv. 1 LOC la gestione finanziaria è retta in particolare dal principio della legalità. Tale principio si estrinseca nell'art. 1 del *Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei comuni* del 30 giugno 1987, giusta il quale entrate e spese necessitano di una base legale.

Il finanziamento in oggetto costituisce una spesa d'investimento che, secondo gli art. 13 cpv. 1 lett. e) e 42 LOC, il Legislativo deve autorizzare. L'art. 155 cpv. 3 LOC precisa ulteriormente che il Legislativo vota il credito necessario per la realizzazione dell'investimento e ad opera conclusa, nella risoluzione finale di approvazione dei conti consuntivi, ne dà scarico al Municipio a maggioranza semplice.

2. Livello dei prezzi ottobre 2005, rincaro e IVA esclusi.

Va precisato che le CRT non hanno personalità giuridica propria, non hanno competenze decisionali proprie e tanto meno possono prendere decisioni vincolanti per i Comuni. In proposito si rinvia in particolare agli art. 3 e 9 del *Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti* del 10 luglio 2001.

Ritenuto quanto sopra, l'autorizzazione dei Consigli Comunali ai sensi della LOC è dunque un passo necessario. La Convenzione di cui al cap. 2.2, sottoscritta fra il Consiglio di Stato e la CRTL, per i motivi di cui sopra, non può infatti costituire una sufficiente base legale ai sensi delle disposizioni sopra riportate.

Cionondimeno, in virtù di quanto stabilito nella convenzione e dall'art. 11 cpv. 1 e 3 della *Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto*, il margine di manovra per i Comuni è assai ridotto. Secondo le citate norme, infatti, in caso di mancato accordo fra i Comuni circa il riparto interno della loro quota globale di partecipazione, la ripartizione viene stabilita dal Consiglio di Stato in base ai vantaggi, alla popolazione residente e alla forza finanziaria; vale a dire gli stessi criteri che sono stati considerati per definire la quota a carico del Comune oggetto del presente messaggio.

2 Richiesta di credito

2.1 Principi alla base della richiesta di credito

La presente richiesta di credito è necessaria per continuare a garantire le basi per il finanziamento dell'insieme di interventi infrastrutturali previsti nell'ambito della seconda fase di attuazione del PTL (PAL2).

Con lo stanziamento del credito si vuole altresì sancire la validità dell'insieme delle opere prospettate e la volontà di continuare a considerare il PTL come *un'opera unitaria, di valenza regionale, composta da singoli interventi fra di loro strettamente correlati*, per la realizzazione della quale non c'è altra via che quella del finanziamento integrale, con la partecipazione di tutti i Comuni del comprensorio di pertinenza, senza distinguere singoli interventi o dare un peso specifico alla loro ubicazione.

La richiesta di credito contempla un periodo di realizzazione di venti anni, dal 2014 al 2033. La ragione di questa scelta è da ricondurre alla presenza di alcune opere fondamentali per la dotazione infrastrutturale del Luganese, in particolare la rete tram-treno, con un orizzonte di progettazione e realizzazione che si estende oltre il decennio.

Come esposto sopra, con l'avvento della nuova perequazione finanziaria tra Confederazione e Cantoni e con la politica degli agglomerati, il modello di finanziamento delle opere infrastrutturali ha subito una notevole modifica, che ha comportato in particolare un minore impegno da parte della Confederazione.

Tenuto conto della volontà di portare a termine il PTL come un'opera unitaria, senza rinunciare ad nessuna delle singole opere, nell'ambito nell'allestimento della proposta della ripartizione dei costi è stata considerata in particolare la capacità di finanziamento per opere infrastrutturali della Città di Lugano, di gran lunga il maggiore contribuente tra i Comuni, con una quota pari a quella di tutti gli altri assieme, mentre da parte del Cantone è stata considerata la partecipazione massima possibile consentita dalla programmazione finanziaria a lungo termine.

Ciò ha portato a strutturare l'impegno economico sull'arco di un ventennio, in modo da permettere di finanziare l'integralità delle opere previste. Ciò permette inoltre una gestione dei progetti, per quanto riguarda la loro progettazione e esecuzione, realistica e in sintonia con le capacità operative a disposizione.

2.2 Opere da finanziare / Convenzione Cantone – CRTL del 2013

Sulla scorta delle considerazioni che precedono, dopo una serie di incontri che hanno permesso di definire il quadro delle opere da realizzare, tenendo conto del grado di consolidamento procedurale raggiunto, delle risorse finanziarie disponibili e di una programmazione che permetta di gestire nel tempo sia le risorse finanziarie sia le risorse umane a disposizione, la CRTL e il Consiglio di Stato, nel mese di dicembre 2013, hanno siglato la "Convenzione per la programmazione e il finanziamento della seconda fase di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese e del Programma di agglomerato" (vedi Allegato 4).

Formalmente questa rappresenta il passo di cui all'art. 11 cpv. 1 della *Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto* (cfr. cap. 1.6).

Oggetto della Convenzione è il finanziamento e la realizzazione, per il periodo 2014-2033, delle seguenti opere, come detto sopra, già consolidate a livello di PTL/PA e nel PD (strumenti che prevedono anche altre misure, che vanno oltre l'orizzonte temporale della presente richiesta di credito):

	Misura PAL2
- la prima tappa della rete tram-treno del Luganese (Lugano centro-Bioggio-Manno)	1.1
- la stazione FFS di Lugano (StazLu1-modulo 3)	
- il Piano di pronto intervento del Vedeggio (3)	2.1
- il Piano di pronto intervento del Basso Malcantone, inclusa la passerella ciclo-pedonale di Ponte Tresa	2.1
- la viabilità definitiva dell'area di Cornaredo (NQC)	2.2
- la circonvallazione Agno-Bioggio	2.3
- la viabilità del Piano Scairolo	2.5

3 Il PPI del Vedeggio comprende le seguenti misure. Medio Vedeggio: miglioramento sicurezza e fluidità delle intersezioni di via Grumo con via Danas e via Cantonale. Sistemazione dell'intersezione di via S. Gottardo con via Stazione a Cadempino. Miglioramento della viabilità e sistemazione presso il nucleo di Vezia. Miglioramento della sicurezza di via Cureglia a Comano (accessi RSI). Miglioramento dell'intersezione di via S. Gottardo con via Industrie (Taverne). Miglioramento dell'intersezione di via S. Gottardo con via Puréca (verso Ponte Capriasca/Origlio).

- il nodo intermodale di Cornaredo 3.1
- il nodo intermodale di Molinazzo 3.2
- il Park+Ride di Lamone-Cadempino 3.6
- la rete ciclabile regionale (4) 4.1
- il riassetto degli assi principali di penetrazione alla Città a Massagno e Paradiso e la riqualifica di via San Gottardo a Savosa (PVP fasi B e C)

L'impegno finanziario complessivo previsto per i Comuni è di 216 milioni di franchi, da versare in venti (20) rate annuali di 10.8 milioni di franchi, dal 2014 al 2033, in base al seguente quadro generale.

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	96.6	122.0	70.7	51.3
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	115.2	514.0	298.0	216.0

La ripartizione tra Confederazione, Cantone e Comuni risulta quindi la seguente:

	investimento	quota
Confederazione:	115.2 Mio CHF	18.3%
Cantone:	298.0 Mio CHF	47.4%
Comuni:	216.0 Mio CHF	34.3%
TOTALE	629.2 Mio CHF	100 %

Mentre la ripartizione tra il Cantone e i Comuni al netto del contributo della Confederazione è la seguente:

	investimento	quota
Cantone:	298.0 Mio CHF	58.0%
Comuni:	216.0 Mio CHF	42.0%
TOTALE	514.0 Mio CHF	100 %

4 Il finanziamento della rete ciclabile regionale è garantito tramite un credito ad hoc e dalla partecipazione dei Comuni toccati.

Con l'applicazione del *finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF)*, approvato in votazione popolare il 9 febbraio 2014, verrà costituito un fondo ad hoc per le opere ferroviarie, anche di ordine regionale, che entrerà in vigore il 1° gennaio 2016. Sarà pertanto possibile richiedere che parte della rete tram-treno del Luganese venga finanziata secondo questa modalità. Se fosse il caso, il suo finanziamento sarebbe integralmente a carico della Confederazione.

In tale ipotesi la *Convenzione tra CRTL e il Cantone per la programmazione e il finanziamento della seconda fase di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese e del Programma di agglomerato* dovrà essere rivista, e di conseguenza la richiesta di partecipazione all'indirizzo dei Comuni dovrà essere oggetto di un adeguamento.

In generale, eventuali modifiche determinate da variazioni nelle rispettive partecipazioni finanziarie, in particolare federali, comporteranno un adeguamento automatico dei contributi chiesti ai comuni.

2.3 Tempistica

La *Convenzione tra CRTL e il Cantone per la programmazione e il finanziamento della seconda fase di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese e del Programma di agglomerato* prevede l'istituzione di un organo di monitoraggio delle misure, condotto dal Dipartimento del territorio, con il compito di sorvegliare la realizzazione delle opere.

In questo ambito il Dipartimento ha allestito un rapporto di monitoraggio, aggiornato in data 6 ottobre 2014, che prevede la seguente ipotesi di attuazione delle misure.

Oggetto	P. Prel	P. Max	P. Def	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Rete tram del Luganese																							
Collegamento tram-treno (1)	✓	✓	✓		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Fermata Agno-Aeroporto	✓										■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Fermata caslano-Colombera	✓	✓				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Stazione FFS di Lugano (StazLu1-modulo 3)																							
	✓	✓				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
PPI Vedeggio																							
Gravesano	✓	✓	✓		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Cadempino											■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Vezia (2)	✓	✓									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Comano	✓										■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Taverne, Via Industrie (2)	✓	✓									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Taverne, Via Pureca	✓										■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
PPI Basso Malcantone																							
Nucleo Magliaso	✓	✓				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Rotonde Magliaso e Magliasina	✓	✓				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Caslano	✓	✓				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Ponte Tresa	✓										■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Viabilità definitiva NQC (3)																							
	✓	✓	✓		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Circonvallazione Agno-Bioggio																							
	✓	✓	✓		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Viabilità del Pian Scairolo																							
	✓													■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Nodo intermodale di Cornaredo (3)																							
	✓													■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Nodo intermodale di Molinazzo (4)																							
	✓	✓	✓		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Park+Ride di Lamone-Cadempino (2)																							
	✓													■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Assi di penetrazione PVP fasi B/C																							
Massagno	✓	✓				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Savosa (2)	✓	✓	✓																				
Paradiso	✓																						

■ Pubblicazione e ricorsi ■ Realizzazione ■ Finanziamento

NOTE:

- (1) Finanziamento previsto su 30 anni a partire dal 2017.
(cfr. punto 7 della Convenzione DT-CRTL del 19 dicembre 2013).
- (2) Progetto attualmente condotto dal Comune.
Ipotesi di realizzazione in funzione delle decisioni comunali.
- (3) Modalità di procedura da definire.
- (4) Procedura integrata nell'opera Rete tram-treno del Luganese.

2.4 Chiave di riparto intercomunale

Come specificato nel cap. 1.6 la chiave di riparto intercomunale che definisce la partecipazione per la realizzazione delle opere infrastrutturali nel Luganese è stata stabilita sulla scorta di uno studio commissionato all'IRE. Dopo essere stata sottoposta per Consultazione ai Comuni, è stata trasmessa al Consiglio di Stato, il quale l'ha intimata ai Comuni con Risoluzione no. 2623 del 15 luglio 1997. Contro l'intimazione sono stati interposti cinque ricorsi, evasi negativamente dal Gran Consiglio l'8 ottobre 1998, riprendendo integralmente le proposte della CRTL.

Il principio della proposta poggia sul principio - assai innovativo e tuttora elemento fondante della politica dei trasporti cantonale - della **compartecipazione a livello regionale** all'attuazione di tutte le opere, considerando i benefici diretti e indiretti della realizzazione di ogni singola misura per l'intero Luganese, facendo astrazione dalla localizzazione geografica dell'intervento.

Di fatto la chiave di riparto intercomunale considera sia una componente causale, che contempla le componenti che generano mobilità (e sono contemporaneamente beneficiarie delle misure), sia una componente di “solidarietà”, che mette in gioco la forza finanziaria dei Comuni.

Gli elementi di base per il calcolo della quota di ripartizione sono quindi la **quota di mobilità** e la **capacità finanziaria** (come da definizione della *Legge sulla compensazione comunale*) ognuno ponderato al 50%.

La quota di mobilità comprende le componenti, anch'esse ponderate al 50%, di mobilità sistematica (lavorativa e scolare) e di mobilità non sistematica (calcolata in base alla popolazione ai pernottamenti turistici e ai posti di lavoro).

Il meccanismo prevede l'aggiornamento costante della chiave di riparto, a scadenze triennali, in funzione dell'evoluzione dei parametri statistici utilizzati per il calcolo.



Figura 2 Costruzione della chiave di ripartizione intercomunale PTL

Il principio di calcolo alla base della definizione della chiave di riparto intercomunale è tuttora considerato valido e rimane pertanto invariato.

L'aggiornamento della chiave è avvenuto l'ultima volta nel 2011, mentre il prossimo aggiornamento è previsto nel 2015. Le quote a carico di ogni Comune sono illustrate nell'Allegato 3 della *Convenzione tra CRTL e il Cantone per la programmazione e il finanziamento della seconda fase di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese e del Programma di agglomerato* (cfr. Allegato 4).

Per motivi di praticità al presente messaggio non vengono allegati i documenti citati, che saranno messi a disposizione delle Commissioni incaricate dell'esame.

3 Conclusioni

Per le considerazioni esposte nel presente messaggio, invitiamo codesto Consesso a voler

risolvere:

1. E' stanziato un credito di fr. 102'040'000.--, pari alla quota parte del 47.24% dell'importo totale a carico dei Comuni ammontante a fr. 216'000'000.--, valido per il periodo 2014-2033, destinato alla realizzazione della seconda fase di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese e del Programma di agglomerato del Luganese, le cui opere sono elencate nell'apposita Convenzione siglata tra la Repubblica e Cantone Ticino e la Commissione regionale dei trasporti del Luganese.
2. Il contributo comunale per il finanziamento delle opere del PTL è suddiviso in venti (20) rate annuali di cui la prima sarà versata nel 2014.
3. La quota parte di ogni Comune, e di conseguenza il contributo annuale, è stabilita in base alla chiave di riparto di cui al cap. 2.4 e specificata nell'Allegato 3 della Convenzione tra CRTL e il Cantone per la programmazione e il finanziamento della seconda fase di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese e del Programma di agglomerato. Essa sarà ricalcolata ogni tre anni in funzione dell'aggiornamento dei parametri di calcolo da cui è costituita, la prima volta nel 2015.
4. Il credito stanziato è adattato automaticamente alle oscillazioni dipendenti dall'adeguamento della chiave di riparto prevista al punto 3.
5. La competenza per la gestione della liquidità è delegata al Municipio, senza ulteriori richieste al Consiglio Comunale.
6. La spesa sarà registrata sul conto investimenti del Comune, sostanza amministrativa, e ammortizzata secondo le apposite tabelle.
7. Il credito decade se l'inizio dell'utilizzo non avviene entro il 31 dicembre 2015 ed avrà una durata di 20 anni e meglio fino al 31 dicembre 2034.

Con ogni ossequio.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

Il Segretario:

Avv. M. Borradori

lic. jur. M. Delorenzi

Ris. mun. 20/11/2014