



COMUNE DI SORENGO

MUNICIPIO

Risposta all'Interpellanza scritta "tram-treno" del 14 maggio 2019 primo firmatario Riccardo Pallich

Onorevole signor Pallich,
Onorevoli signore e signori Consiglieri comunali,

rispondiamo volentieri all'interpellanza a margine ringraziandovi per aver sollevato a livello locale l'importante tema che si integra nell'ambito del piano dei trasporti dell'agglomerato del Luganese (PAL 3).

Considerata la tematica sottoposta e l'interesse generale dell'interpellanza, il Municipio ritiene opportuno evadere la stessa nelle forme dell'interrogazione diramando la relativa risposta a tutti i membri del Consiglio Comunale.

Allo scopo di porre la questione nella giusta luce e discuterne, per quanto possibile, nel nostro ambito comunale in modo consapevole e costruttivo teniamo innanzitutto a entrare nel merito del preambolo dell'interpellanza in cui si osserva che *"il tema non è mai stato oggetto di discussione in consiglio comunale, nonostante la prevista soppressione della linea metta in discussione un collaudato collegamento tra Sorengo e la stazione FFS di Lugano e il Piano del Vedeggio"*.

Le competenze in materia di trasporto stradale e ferroviario sono regolate dalla Costituzione Federale (CF) (capitolo 5).

In estrema sintesi la CF dispone che la Confederazione e i Cantoni provvedono a un'offerta sufficiente in materia di trasporti pubblici su strada, per ferrovia, vie d'acqua e filovia in tutte le regioni del Paese (art. 81a).

Essi provvedono affinché sia garantita un'infrastruttura stradale sufficiente in tutte le regioni del Paese (art. 83).

Tali attributi sono esercitati a livello federale dal DATEC ed in particolare dall'ufficio federale dei trasporti (UFT) e dal ufficio federale delle strade (USTRA).

In ambito cantonale la materia è disciplinata dalla legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTPub) in base alla quale gli interventi sulle linee e i servizi di trasporto che rivestono un'importanza cantonale¹ competono al Cantone, che in forza dell'art. 5 LTPub e dell'art. 2

¹Sono d'importanza cantonale le linee regionali secondo le normative federali o quelle che servono località periferiche o servizi centrali, le linee transfrontaliere, le linee urbane d'interesse regionale e le linee che servono i posteggi di corrispondenza per utenti provenienti prevalentemente dall'esterno (impianti Park and Ride) (art. 3 cpv. 1 LTPub)

della Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto del 12 marzo 1997 costituisce le Commissioni regionali dei trasporti (CRT) quali organi operanti nei rispettivi comprensori.

Tra i compiti delle CRT, annoverati nell'art. 3 del Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti del 10 luglio 2001, rientra l'elaborazione del Piano cantonale dei trasporti (PCT) relativo agli aspetti regionali (compresa la valutazione dei costi, le priorità e la chiave di riparto intercomunale).

Il PCT, previsto dalla già citata legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, è lo strumento per promuovere ed organizzare la politica cantonale dei trasporti, garantendo il coordinamento e l'integrazione con le procedure speciali e può essere elaborato ed approvato a tappe per singoli comprensori regionali (art. 3).

Nella sessione straordinaria del nostro Consiglio comunale tenutasi il 21 novembre 1988 il Legislativo approvava all'unanimità (presenti 20 Consiglieri) il messaggio municipale No. 546 concernente la convenzione per l'istituzione di una commissione intercomunale dei trasporti del Luganese il cui compito era la formulazione di proposte necessarie per l'allestimento, in collaborazione con l'autorità cantonale competente, del piano regionale dei trasporti del Luganese allo scopo di migliorare le condizioni di mobilità tenendo conto degli obiettivi socio economici degli enti convenzionati e delle esigenze espresse dalle autorità comunali e cantonali. (Artt. 2 e 3).

Da quel momento, di fatto, il nostro Comune è rappresentato in seno a tale organo che nel corso degli anni ha elaborato il Piano dei Trasporti del Luganese (PTL), in fase di realizzazione a tappe, per il quale il nostro Comune ha pure contribuito a tutt'oggi con un investimento di ca. Fr. 750'000 su una spesa (a nostro carico) al momento pianificata in quasi Fr. 3 mio.

Durante tutti questi anni la tematica, che include quale punto cardine e tappa prioritaria dell'organizzazione del trasporto pubblico regionale la rete tram-treno del Luganese con il suo tracciato ad "H" che presuppone la soppressione della tratta Molinazzo-Stazione FFS, è stata oggetto di approfonditi studi e di ampi dibattiti ad ogni livello istituzionale (ivi inclusa l'Associazione Traffico Ambiente ATA che nell'autunno del 2009 aveva pure organizzato una campagna dal titolo "*No allo smantellamento della tratta FLP Molinazzo-Stazione FFS Lugano*").

Per maggior precisione circa la cronistoria in sintesi riportiamo un breve stralcio del messaggio governativo No. 7413 del 6 settembre 2017² (per ulteriori eventuali approfondimenti rinviamo alla versione integrale reperibile sul sito internet del Cantone) approvato dal parlamento cantonale con decreto legislativo (DL) del 19 giugno 2018:

² Mess. Gov. No. 7413 del 6 settembre 2017

Richiesta di un credito di CHF 63'240'000.00 e dell'autorizzazione a effettuare una spesa di CHF 400'680'000.00 per la realizzazione della tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese, e richiesta di un credito di CHF 17'700'000.00 e dell'autorizzazione a effettuare una spesa di CHF 43'430'000.00 per la realizzazione del nuovo sottopasso pedonale di Besso, nell'ambito dell'attuazione delle opere della seconda fase del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e del Programma di agglomerato del Luganese (PAL1 e PAL2).

- *Nel corso del 2005 viene elaborato il primo studio di fattibilità nel quale si prevede il collegamento del nodo intermodale di Molinazzo con Lugano centro, nonché le possibili estensioni verso Campo Marzio e lungo il fiume Cassarate fino a Cornaredo.*
- *Nel 2007 viene aggiornato il Piano direttore cantonale, con l'inserimento della rete tranviaria del Luganese da realizzare a tappe.*
- *Nel 2008 è stato elaborato un secondo studio di fattibilità che prevede il prolungamento del servizio di trasporto pubblico su ferro dal nodo intermodale di Molinazzo fino a Manno, quale sviluppo della rete tram del Luganese.*
- *Il Gran Consiglio, nel dicembre 2009, approva il credito di 2.24 mio CHF per l'allestimento del progetto di massima della tappa prioritaria e dello studio di fattibilità delle tappe a seguire.*
- *Nel dicembre 2011 viene concluso il progetto di massima per la tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese.*
- *Nel gennaio 2012 il Consiglio federale ha sottoposto al Parlamento la proposta di Decreto federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), quale base per la costituzione di un fondo di finanziamento a tempo indeterminato e per la progressiva attuazione del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) attraverso periodici crediti quadro. Questa nuova normativa comprende anche i progetti ferroviari regionali, che non sono più quindi oggetto dello specifico fondo infrastrutturale costituito nel 2008.*
- *Il Parlamento ha adottato la nuova impostazione finanziaria nel giugno 2013 e il popolo si è pronunciato in via definitiva sull'oggetto nel febbraio 2014. Sono così poste le basi per il finanziamento del collegamento rete tram-treno Lugano-Bioggio-Manno fase 1, ossia della galleria da Bioggio a Lugano centro.*
- *Nel giugno 2012 il Consiglio di Stato ha adottato il Programma di agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2) che considera la rete tram-treno del Luganese quale perno infrastrutturale prioritario dello sviluppo dell'agglomerato.*
- *Il Gran Consiglio, nel settembre 2012, ha stanziato il credito di 7.0 mio CHF per l'elaborazione del progetto definitivo (Pdef).*
- *Nel dicembre 2013, con la Convenzione Cantone-CRTL per la programmazione ed il finanziamento della seconda fase PTL e del PAL tra il 2014 ed il 2033, viene definita la ripartizione tra Cantone (58%) e CTRL (42%) dei costi rimanenti.*
- *Il 16 settembre 2014 viene approvato dal Parlamento federale il Decreto che libera i crediti per il programma di agglomerato a partire dal 2015. Esso comprende il prolungamento da Bioggio a Manno della linea esistente FLP (rete tram-treno Lugano-Bioggio-Manno fase 1).*
- *Nell'ambito della pianificazione dei contenuti della fase di ampliamento 2025 del programma PROSSIF il Cantone ha sottoposto alla Confederazione, nel novembre 2014, i progetti che interessano il traffico ferroviario regionale. Il collegamento in oggetto ne è l'allacciamento principale e prioritario. Il progetto definitivo (elaborazione intermedia) è stato consegnato nel marzo 2015 per la circolazione interna, a seguito della quale l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha chiesto degli approfondimenti riguardo alla realizzazione della galleria a doppio binario e all'infrastruttura idonea per convogli di lunghezza fino a 50 m.*

- *Nel settembre 2016 viene inoltrato all'Ufficio federale dei trasporti il progetto ottimizzato per il sussidiamento del nuovo tracciato Bioggio - Lugano centro nell'ambito del PROSSIF 2030.*
- *Nel maggio 2017 è stato consegnato il progetto definitivo all'UFT per l'esame preliminare.*

Tutto quanto premesso vuol costituire una risposta indiretta alla domanda implicitamente contenuta nel preambolo dell'interpellanza o meglio *“perché il tema non è mai stato oggetto di discussione in Consiglio comunale?”*

Un risposta diretta e sintetica a tale quesito, che senza la doverosa illustrazione che precede avrebbe potuto sembrare arida se non addirittura evasiva, non può essere che: perché il tema non è di competenza del singolo Comune né -tantomeno- del singolo organo Legislativo comunale (Assemblea e Consiglio comunale) le cui prerogative sono esclusivamente sul piano comunale ed esaustivamente elencate nell'art. 13 LOC.

Date le circostanze sopra illustrate possiamo concludere che non abbia particolare senso di entrare puntualmente nel merito delle domande di dettaglio poste nell'interpellanza in quando ampiamente superate di fatto.

In conclusione, piaccia o no (anche allo scrivente Municipio), sulla soppressione della tratta FLP Molinazzo-stazione FFS il nostro Comune (come pure Muzzano e Collina d'Oro) hanno ben poco da dire sul piano formale e sono ben lontani dal raggiungere un peso politico (leggasi anche demografico e geografico) tale da far sì che il loro interesse particolare possa essere anteposto alla visione regionale che implica la politica dei trasporti.

Per questa ragione i detti Comuni hanno privilegiato la via del dialogo inteso a mantenere aperta l'attenzione sulla situazione del comparto ottenendo la rassicurazione che, al momento opportuno, saranno elaborate le proposte più adeguate a favore del traffico pubblico locale i cui costi, è necessario tenere presente, sono a carico dei Comuni interessati sulla base dell'art. 34 LTPub.

Per meglio comprendere l'operato degli esecutivi dei comuni interessati (ivi compreso il nostro), riportiamo qui di seguito un estratto del rapporto 5 giugno 2018 della Commissione cantonale della gestione e delle finanze sul messaggio governativo No. 7413 precedentemente citato (anche in questo caso per ulteriori eventuali approfondimenti rinviamo alla versione integrale reperibile sul sito internet del Cantone) oltre ad un estratto della nostra comunicazione 13 marzo 2019 alla Commissione per l'esame del piano regolatore nell'ambito di una richiesta di informazioni complementari della medesima in relazione all'evasione di una mozione pendente.

Estratto del rapporto 5 giugno 2018 della Commissione cantonale della gestione e delle finanze sul Mess. Gov. No. 7413

“3.5 Mantenimento linea collinare Bioggio-Sorengo-Lugano FLP

Un altro tema approfondito dalla Commissione gestione e finanze è quello del mantenimento della vecchia linea collinare della FLP (tratta Bioggio-Sorengo-Lugano FLP) a complemento del tracciato in galleria Bioggio-Lugano. A tal riguardo il Consiglio di Stato è però stato netto, in particolare per due ragioni.

In primo luogo per il fatto che la Confederazione non finanzierebbe più il servizio (che attualmente beneficia di contributi federali per l'esercizio per una percentuale del 56%), considerato un doppione rispetto al nuovo tracciato: aspetto, questo, confermato dall'Ufficio Federale dei Trasporti in un incontro con i rappresentanti del Cantone svoltosi il 6 maggio 2014 (l'UFT “non finanzierà la nuova tratta in galleria Bioggio-Lugano e in parallelo l'esistente tratta Bioggio-Sorengo-Lugano FLP” si legge nel verbale). Il mantenimento della tratta di collina impatterebbe dunque totalmente sulle finanze cantonali con oneri d'esercizio non coperti tra CHF 1'600'000 e CHF 2'600'000 all'anno (con un grado di copertura dei costi che si aggirerebbe tra il 6% e il 10%), ai quali aggiungere i costi di adattamento e mantenimento dell'infrastruttura, il tutto per un'utenza stimata a meno di 800 viaggiatori.

Inoltre – ed è la seconda preoccupazione del Consiglio di Stato – l'eventuale finanziamento della tratta esistente assicurato interamente attraverso Enti o Autorità cantonali – oltre ad essere dubbio dal profilo dell'efficienza – comporterebbe anche una rivalutazione del rapporto benefici/costi del progetto tram-treno con il rischio di un risultato insufficiente o tale da peggiorarne il grado di priorità rispetto agli altri progetti in esame sul piano federale. La valutazione positiva in termini di costi/benefici che ha portato all'inserimento della Rete tram-treno del Luganese nei progetti finanziati con PROSSIF 2030/35 si basa infatti su dati di sviluppo della domanda di trasporto che hanno considerato lo smantellamento della linea esistente.

Tale eventualità è peraltro confermata da una lettera del 28 maggio 2018 dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) nella quale si legge che “bisogna tenere conto del fatto che, mantenendo in esercizio la tratta Bioggio-Sorengo-Lugano FFS, cambierebbe il rapporto costi-benefici del nuovo progetto di costruzione per la tratta Bioggio-Lugano Centro. In un'analisi macroeconomica dovrebbero infatti essere considerati anche i costi del mantenimento, così come quelli della manutenzione, del rinnovo e dell'eventuale ampliamento della tratta originaria; il che potrebbe mettere in discussione anche la scelta, prevista nel documento posto in consultazione sul messaggio concernente la fase di ampliamento 2030/35 del PROSSIF, riguardo ai progetti considerati per un cofinanziamento nel quadro di questa fase di ampliamento”. Lettera che conferma anche che – se il Cantone desiderasse mantenere la linea – dovrebbe farsi carico dell'intero finanziamento sia dei costi non coperti del servizio di trasporto ordinato, sia dei costi di manutenzione, rinnovo e ampliamento dell'infrastruttura.

A domanda precisa della Commissione, il Consiglio di Stato ha infine affermato che – d'intesa con CRTL e Comuni interessati – le aree di Sorengo, Muzzano e Collina d'Oro oggi servite dalla FLP verranno allacciate tramite una linea bus

Lugano – Muzzano – Agno. Linea che, a mente del governo cantonale, avrà il vantaggio di allacciare nuove zone sul Piano del Vedeggio oggi non servite (zona Piodella-Mulini) a un costo non coperto stimato a un milione di franchi l'anno. La CRTL ha da parte sua confermato che i quattro Comuni interessati hanno aderito alla soppressione della linea in funzione di un servizio bus, anche perché costituirebbe probabilmente un miglioramento del servizio (sottolineatura nostra).

Se dunque appare effettivamente oneroso dal punto di finanziario e rischioso dal punto di vista strategico mantenere la linea collinare, la Commissione gestione e finanze, oltre a pretendere che la zona sia coperta da un servizio di trasporto pubblico su gomma (come è stato assicurato), auspica che, da un punto di vista pianificatorio, non si comprometta la via in futuro, in modo che – anche dopo la realizzazione della tappa prioritaria del tram-treno – la linea possa se del caso essere ripristinata. Va in questo senso, crediamo, l'idea di valorizzare il tracciato con la realizzazione di un percorso ciclabile (cfr. proposta PAL 3).

Una minoranza della Commissione ritiene invece il mantenimento della linea collinare molto importante e invita perciò il Consiglio di Stato a valutare con l'Ufficio federale dei trasporti un periodo di prova con la concomitanza dei due tracciati prima di prendere una decisione definitiva.”

Estratto della comunicazione 13 marzo 2019 alla Commissione per l'esame del piano regolatore

“Tram / Treno – soppressione della tratta FLP tra Lugano e Agno

A seguito della constatazione di un certo immobilismo dopo una dichiarazione 11 novembre 2014 del Consiglio di Stato all'intenzione della Commissione regionale dei trasporti del Luganese, con la quale il Governo cantonale definiva evidente la necessità di pianificare un'offerta sostitutiva per i comparti non più serviti e dichiarava “a tal proposito questo consiglio assicura il pieno sostegno per la definizione di un servizio su gomma che utilizzi al meglio l'esistente tracciato ferroviario che disponga di una sede dedicata e possa offrire prestazioni di buona qualità”, i Municipi di Collina d'Oro, Muzzano e Sorengo hanno chiesto un incontro con i rappresentanti della Sezione della mobilità.

L'incontro si è svolto il 14 maggio 2018. In tale occasione è emerso che il quadro generale riguardante l'offerta di servizio pubblico e la sua evoluzione nei prossimi anni è abbastanza chiaro in orizzonte 2027. Almeno fino a tale epoca la FLP circolerà ancora sulla tratta attuale con del nuovo materiale rotabile, probabilmente dal 2021.

Durante il periodo intermedio 2021-2027 devono ancora essere definiti diversi dettagli e per tale ragione è stato attribuito un mandato esterno per studiare l'offerta adeguando la quantità di prestazioni. Riteniamo pertanto che per i prossimi 3 - 4 anni su questo fronte non vi saranno novità di rilievo.”

Da tutto quanto illustrato nella presente risposta riteniamo emerga chiaramente che la tematica legata all'attuale tratta ferroviaria Molinazzo-stazione FFS è ben presente non solo agli Esecutivi dei Comuni interessati bensì anche nelle sedi Federale e Cantonale cui, come visto all'inizio, spetta in primis la competenza sulle questioni legate al traffico ed al trasporto pubblico, che per loro natura devono essere viste e considerate in un'ottica sufficientemente ampia.

Nella speranza di aver risposto in modo esaustivo riteniamo evasa l'interpellanza in epigrafe.

Con ogni ossequio.

Per il Municipio:

Il Sindaco:
(Antonella Meuli)

Il Segretario:
(Arnaldo Bernasconi)

Sorengo, 24 maggio 2019
Ris. Mun. No. 198/19

Allegato: interpellanza scritta del 14 maggio 2019