



Bioggio, 17 giugno 2019/RQ/dc

**OGGETTO: OSSERVAZIONI AL MESSAGGIO 7664 DEL 15.05.2019**  
**Richieste credito progettazione Chf. 3'550'000.00**

Egregi Signori,

il messaggio risponde alla richiesta di credito che si basa sul progetto Tram-treno elaborato dal consorzio LUNA su ordine del D.T. Ticinese.

In sintesi le modifiche del progetto (cap. 3) riguardano in parte preponderante il tracciato Bioggio/Suglio.

Anche senza avere dettagli, si può arguire che le altre 2 modifiche:

- Fermata Agno Aeroporto e portale Lugano Centro – non abbiamo dei costi importanti e di conseguenza la modifica o stravolgimento del progetto quantificato nella misura del 70% (fine cap. 4.1) sia dovuta in maggior parte alle modifiche Bioggio/Suglio/Manno.

**Situazione che ha portato a queste modifiche:**

Il progetto originale del D.T., comprende evidenti errori. È evidente sin da metà del secolo scorso che, a causa degli sviluppi dei traffici ferroviari e stradali, non si possono più incrociare sullo stesso livello raso due sistemi di traffico così diversi.

Da questa imperativa constatazione è nato l'Art. 24 cap. 3 della LFerr del 1957 che stabilisce che nuovi incroci ferroviari con strade pubbliche devono essere fatti con sopra o sottopassaggi.

Da notare che, questo articolo di legge, è anche un'espressione di buon senso se applicato in un caso come questo, di incroci ferroviari ad alta frequenza con tratto di strada particolarmente intasata e sotto dimensionata.

Non si capisce come un ente pubblico, progettisti incaricati possano elaborare un progetto di tale importanza senza tenere conto di questa norma di buon senso trasformata in legge nel 1957.

Non è pure comprensibile come sollecitato da più parti (promemoria del 18.05.2018 riunioni DT/UFT), solleciti di pubblici a chiarimenti, e non da ultimo domanda 49 della commissione della gestione, il D.T., non abbia mai dato spiegazioni pubbliche a questo mancato rispetto della legge da parte del progetto presentato.

L'unica "laconica" risposta ricevuta è quella data alla domanda 49 della commissione della gestione che recita:

*"Conformemente all'art. 24 cpv 1 LFerr l'UFT è chiamato a valutare l'idoneità della soluzione proposta in sede di approvazione del progetto. Le rispettive argomentazioni giuridiche saranno, se necessario, valutate nell'opportuna sede ricorsuale".*

Facciamo rilevare il modo "strano" di procedere da parte del D.T. in questo progetto. Si fa un progetto dal costo di MIO di franchi fino arrivare alla pubblicazione e picchettare senza definire prima se un punto così fondamentale come gli incroci a raso sono legali o no.

Da quanto sopra, riteniamo che le modifiche progettazione in oggetto e relativi costi, del messaggio 7664 siano originati dagli errori sopra citati.

A questi, saranno da aggiungere i maggiori costi dei 2 sottopassi interrati ed altri oggetti di questa modifica, costi che non vengono citati nel rapporto ma che con il costo di Chf. 315'000.00 di progetto già speso, dovrebbero essere già elaborati e inseriti nel messaggio.

### **Punto 3.3 del messaggio Oneri finanziari**

Questo punto del messaggio molto ambiguo, deve essere chiarito prima del voto e accettazione di questo messaggio.

Il D.T. sembra lasciare intendere che pensa di paragonare i costi del nuovo progetto ai costi del precedente progetto più i costi enormi delle richieste di indennizzo dovute più a costi di distruzione attività, limitazioni, ostacoli, e impedimenti di attività sul tracciato che ai costi di espropri puri.

I maggiori costi devono essere paragonati ai costi espropri previsti nel progetto che si vuole modificare che per la tratta Bioggio/Manno prevedere Chf. 42'612'500.00 così suddivisi:

Acquisizione definitiva	Chf. 27'807'500.00
Occupazione temporanea	Chf. 805'000.00
Indennizzi	Chf. 14'000'000.00

(Rapporto 7413 R. cap. 3.6) del 05.06.2018.

## **Alternativa**

**Se si vuole paragonare i costi includendo i costi o pretese ricorsi in questo caso, il progetto alternativo CSD Astras sicuramente verrebbe a costare il 50% in meno.**

Da notare che con l'alternativa CSD/Astras questi punti negativi possono essere evitati. La nuova proposta di sottopasso Bioggio si potrebbe inserire nel progetto CSD Astras, continuando su terreni liberi da infrastrutture.

## **Conclusione**

### **Positivo**

Le modifiche previste nel nuovo progetto apportano sicuramente un miglioramento eliminando incroci a raso di Bioggio e Manno.

### **Negativo**

- 1) Rimane il punto critico dell'accesso alla zona industriale con preselezioni e relativo semaforo + incertezza uscita Sud.
- 2) Viene aggiunto un nuovo semaforo per accesso Agip (da definire strada interna zona industriale).
- 3) Rimane il problema officina che riduce attività trasbordo merci strada ferrovia.
- 4) Rimane problema durata lavori su strada cantonale con relativi intralci.
- 5) Stima costi modifiche sottopassi.
- 6) Con l'inserimento del tram a lato cantonale si crea un collo di bottiglia e si blocca per sempre qualsiasi miglioramento futuro della strada cantonale.
- 7) La prevista Officina Tram sul piazzale ora adibito a trasbordo merci ferrovia/strada è di grande ostacolo a questa attività ecologica (vedi alternativa Astras).

**Il gruppo Astras è a disposizione per informazioni, visualizzazione documenti e auspica un incontro pubblico dibattito con i rappresentanti o interessati a questo importante progetto da tutti voluto per un tram veramente efficiente.**