

RAPPORTO DI MAGGIORANZA DELLA COMMISSIONE DELLA GESTIONE
RELATIVO AL MMN. 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, 22 giugno 2015

All'Onorando
Consiglio Comunale
6900 Lugano

Onorevole Signor Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

PREMESSA

Il presente rapporto è stato sottoscritto dalla maggioranza dei Commissari della Commissione della Gestione.

Questo rapporto è stato elaborato in forma riassuntiva e non contiene tutte le informazioni ed indicazioni di dettaglio che si potranno estrapolare direttamente dal Messaggio Municipale. Ci si sofferma sulle questioni principali e in parte ci si confronta con le argomentazioni presentate nel rapporto di minoranza.

Il rapporto viene strutturato come segue:

- 1. Contenuto del messaggio**
- 2. Quadro istituzionale**
 - 2.1. Ruolo del Cantone
 - 2.2. Ruolo dei Comuni
- 3. Aspetti tecnici e pianificatori PAL II**
- 4. Contributi della Confederazione**
- 5. Opere da finanziare**
- 6. Viabilità definitiva di Cornaredo**
- 7. Conclusioni**

1. CONTENUTO DEL MESSAGGIO

Il messaggio in oggetto riveste una importanza fondamentale per la mobilità, la viabilità e i trasporti su strada, gomma e rotaia della Città e dell'agglomerato del Luganese per i prossimi 20 anni.

In concreto si chiede al Comune di Lugano una partecipazione finanziaria di fr. 102'040'000.-- per la realizzazione delle opere della seconda fase di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese e del Programma di agglomerato del Luganese (PTL- PAL 2 2014-2033).

Il MMN. 9080 riguarda segnatamente l'adesione ad un programma di opere per la mobilità dell'agglomerato luganese che comporta spese per un totale di 629.2 milioni di franchi. Tali opere verrebbero realizzate fra il 2016 e il 2029 e il loro finanziamento verrebbe spalmato su 20 anni (2014-2033).

La spesa viene finanziata secondo questo riparto:

- 115.2 milioni di franchi (18.3%) Confederazione;
- 298.0 milioni di franchi (47,4%) Cantone;
- 216.0 milioni di franchi (34,3%) Comuni;
- **629.2 milioni di franchi in totale.**

L'impegno finanziario complessivo previsto per i Comuni è di 216 milioni di franchi, da versarsi in venti (20) rate annuali di 10.8 milioni di franchi nel periodo 2014-2033, in base al seguente quadro generale (vedi MMN. 9080, pagina no. 10):

Oggetto	Costo lordo 2014-2033	Confederaz.	Costo netto 2014-2033	Cantone	Comuni CRTL
	(Mio CHF)	(Mio CHF)	(Mio CHF)	(Mio CHF)	(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 quota parte richiesta a Lugano ammonta al 47.24% dell'importo totale a carico dei Comuni, conformemente a quanto convenuto nell'apposita Convenzione siglata tra la Repubblica e Cantone Ticino e la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) il 19 dicembre 2013.

Il contributo della Città verrà suddiviso in 20 rate annuali di fr. 5'102'000.-- di cui la prima è già stata richiesta e versata nel 2014.

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 514.8 milioni di franchi, essi avevano 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 che è costata 372.5 milioni di franchi e alla riorganizzazione viaria del Polo di Lugano con il noto PVP.

In quella fase i Comuni del Luganese erano stati chiamati a partecipare con meno del 15% dell'importo totale.

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 un'ipotesi di attuazione delle misure illustrate nello schema che si riprende al MMN. 9080, pagina no. 12.

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.

La seconda fase attuativa del PTL, oggetto di questo messaggio, è un complesso di opere la cui portata è superiore a quella del primo pacchetto. Riassuntivamente, esso comprende:

- la tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese e la messa in atto della riorganizzazione viaria del Basso Vedeggio;

- a cavallo fra le due opere i nodi intermodali di Molinazzo di Bioggio, di Cornaredo e il P+R di Lamone-Cadempino, 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.

Per la seconda fase il contributo richiesto ai Comuni passa dal 15% al 34.3%.

2. QUADRO ISTITUZIONALE

2.1. Ruolo del Cantone

Come detto sopra il co-finanziamento del Comune di Lugano per i prossimi 20 anni riguarda un volume d'investimenti di 629.2 milioni di franchi di cui 298 milioni a carico del Cantone.

Il Cantone non ha ancora provveduto a rassegnare il messaggio governativo inerente alla sua partecipazione, che sarà sottoposto al Parlamento cantonale per l'approvazione dei crediti necessari alla realizzazione.

Sul tema sono già state sottoposte al Gran Consiglio le seguenti richieste di credito:

- Messaggio 6283 del 13 ottobre 2000 per l'allestimento del progetto di massima della rete tram-treno del Luganese / tappa prioritaria Bioggio-Manno-Lugano centro per un importo di fr. 2'000'000.-- (Decreto legislativo del 17 dicembre 2009) e Messaggio 6616 del 13 marzo 2012 per l'allestimento del progetto definitivo per un importo di fr. 7'000'000.-- (Decreto legislativo del 24 settembre 2012);
- Messaggio 6443 del 25 gennaio 2011 per la progettazione definitiva e la realizzazione della circonvallazione Agno-Bioggio, per un importo di fr. 133'700'000.-- (Decreto legislativo del 17 marzo 2011);
- Messaggio 7019 del 17 dicembre 2014 per la realizzazione della sistemazione viaria di Via Sonvico - Via Ciani conforme agli indirizzi del PR-NQC per un importo di fr. 84'160'000.-- (attualmente all'esame del Gran Consiglio);

2.2. Ruolo dei Comuni

La "Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto" stabilisce, in merito al Piano Cantonale dei Trasporti (PCT), di cui il PTL fa parte:

Art. 10

1. 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.

2. I comuni dei comprensori interessati sono tenuti a contribuire a tali spese fino ad un massimo del 50%.

Art. 11

- 1. 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.*
- 2. I comuni, coordinati dalle CRT, stabiliscono consensualmente il riparto interno della loro quota globale di partecipazione.*
- 3. In caso di mancato accordo, la ripartizione è stabilita dal Consiglio di Stato in base ai vantaggi, alla popolazione residente ed alla forza finanziaria.*
- 4. Contro la decisione del Consiglio di Stato, i comuni hanno la facoltà di ricorso al Gran Consiglio; è applicabile la legge sulla procedura amministrativa del 24 settembre 2013.*

In sostanza la quota a carico dei Comuni viene stabilita dal Consiglio di Stato. I Comuni poi, coordinati dalla rispettiva CRT, definiscono il riparto interno della loro quota di partecipazione.

Il Comune è membro e partecipa quindi a pieno titolo con una adeguata rappresentanza all'espletamento dei compiti affidati dalla Legge alla CRTL. La CRTL ha adottato all'unanimità la Convenzione e la chiave di riparto dei costi a carico dei singoli Comuni. Nessun Municipio ha contestato, entro i 30 giorni previsti dalla Legge, l'intimazione da parte del Consiglio di Stato ai Comuni della rispettiva quota di finanziamento.

La Città ha partecipato attivamente, con i suoi rappresentanti in seno alla CRTL e al CO della stessa, alla definizione della Convenzione con l'elenco delle opere da realizzare concordato con i 47 Comuni della CRTL e il Cantone.

Si è trattato di un lavoro di ricerca del consenso e di un equilibrio regionale che ha avuto successo. Infatti le tre opere prioritarie per la Città (Rete Tram, Stazione FFS di Lugano e viabilità definitiva NQC) rappresentano il 63% del costo di tutte le opere pianificate.

Inoltre queste opere hanno una chiara priorità nella tempistica di esecuzione (vedi pagine no. 9 e no. 12 del MMN. 9080).

La convenzione che regola l'adozione del programma d'agglomerato e lo stanziamento dei fondi richiede che tutti i Comuni coinvolti diano il loro assenso. La mancanza di un Comune ne sospende l'entrata in vigore. È probabile però che il Cantone ordini ai Comuni recalcitranti di allinearsi alla decisione regionale.

Una volta che i Comuni avranno votato questo pacchetto onnicomprensivo dovranno pagare per 20 anni le loro quote, mantenendo però una supervisione e un controllo sulle opere da eseguire. La gestione e il monitoraggio dell'applicazione della Convenzione sono affidate al Dipartimento del territorio e alla CRTL che hanno istituito uno staff di coordinamento. Il Dipartimento del Territorio allestisce annualmente uno specifico rapporto di monitoraggio. Il Messaggio Municipale riporta la tempistica prevista.

L'approvazione da parte dei Legislativi Comunali rappresenta l'avallo politico a un accordo programmatico concluso ai sensi della "*Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto*". Dal profilo formale l'accordo, così come il riparto spese, intimato e cresciuto in giudicato, sono esecutivi.

I motivi sostanziali alla base dell'accettazione del credito sono **la volontà di portare a termine il PTL come opera unitaria, senza rinunciare a nessuna delle singole opere, in cui sono presenti realizzazioni 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.**

3. ASPETTI TECNICI E PIANIFICATORI PAL II

Il programma d'agglomerato è uno strumento di pianificazione e gestione che permette agli agglomerati di affrontare le loro molteplici sfide in modo coordinato, efficace ed efficiente e di svilupparsi conformemente ai principi della sostenibilità.

I programmi di agglomerato promossi dalla Confederazione sono finanziati attraverso il Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato. Il suo impiego è basato su una visione globale dei trasporti che (LFIT art. 4 cpv. 2):

- includa tutti i modi e i mezzi di trasporto, considerandone vantaggi e svantaggi;
- dia la priorità ad alternative efficaci piuttosto che a nuove infrastrutture;
- tenga conto della capacità di finanziamento a lungo termine e della situazione finanziaria dell'ente pubblico;
- includa il coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente;
- miri a tenere conto in modo adeguato di tutte le parti del Paese.

Il programma d'agglomerato svolge una duplice funzione:

- per la struttura di collaborazione e gli enti territoriali interessati rappresenta uno strumento di coordinamento e gestione delle politiche settoriali «traffico» e «evoluzione degli insediamenti»;
- sul piano formale costituisce lo strumento con il quale gli enti responsabili presentano alla Confederazione, in conformità alla LFIT, una domanda di sovvenzionamento delle loro infrastrutture di trasporto.

4. CONTRIBUTI DELLA CONFEDERAZIONE

Con la Legge sul fondo infrastrutturale (LFIT) del 6 ottobre 2006 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.

Per poter attingere a questi contributi finanziati dal nuovo fondo federale 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.

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 mio per le misure di priorità A).

In una prima analisi da parte della Confederazione al PAL 2 era stato concesso il sussidio solo per la mobilità lenta (rapporto DATEC giugno 2013). In seguito ad insistenze del Cantone è stato aggiunto il tratto di tram Bioggio-Manno. In base alle decisioni prese la circonvallazione di Agno non sarà sussidiata dalla Confederazione e il tram luganese verrà sussidiato solo nel tratto Bioggio-Manno (1.9 km, costo 72.2 milioni di franchi, sussidio 35% pari a 25 milioni di franchi).

La navetta in galleria da Bioggio a Lugano è invece rinviata a dopo il 2019 nell'ambito dei Programmi d'agglomerato di terza generazione (PAL III).

Per i finanziamenti della Confederazione un elemento importante 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 di pertinenza del Cantone. 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.

5. OPERE DA FINANZIARE

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	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

- 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 4.1
- 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).

Il finanziamento delle opere 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.

Come anticipato nella premessa l'importo annuale a carico del Comune ammonta a fr. 5'102'000.-- per 20 anni e quindi fr. 102'040'000.--.

Questa Commissione ritiene l'entità del prelievo per il fondo PTL/PAL e dei relativi oneri correnti, già caricati nel 2014, sopportabile e proporzionato alle opere da seguire.

6. VIABILITÀ DEFINITIVA DI CORNAREDO

Con l'adozione del presente rapporto da parte del Consiglio comunale di Lugano sussiste una piccola discrepanza da chiarire con il progetto NQC e con la viabilità definitiva di Cornaredo.

Tali elementi sono essenziali per lo sviluppo del progetto NQC che permetterà da un lato al Cantone di procedere con la pubblicazione delle opere viarie in base alla Legge strade e dall'altro, una volta consolidato il progetto per i privati e la parte pubblica, di poter proseguire nella progettazione dei propri investimenti.

A questo proposito l'Agenzia NQC ha già avviato i lavori preparatori di pianificazione e di revisione del PR-NQC tenendo in considerazione le raccomandazioni del nostro Consiglio Comunale (dodecalogo), le modifiche d'ufficio decretate dal Consiglio di Stato nella procedura di approvazione e decisioni del Tribunale cantonale amministrativo a seguito dei ricorsi.

La vostra Commissione raccomanda all’Agenzia NQC di tenere presenti alcune mutate condizioni rispetto a quanto deciso dal Consiglio Comunale nell’adozione del decalogo che chiedeva in particolare al punto 2:

2. Collocare il Polo fieristico ed espositivo e il Palazzetto dello sport fuori dell’area del centro sportivo di Cornaredo.

In riferimento a questo punto, che proponeva di collocare il palazzetto dello sport fuori dell’area del centro sportivo di Cornaredo, il progetto vincitore del concorso indetto dalla Città prevede invece la realizzazione del palazzetto all’interno dell’area del centro sportivo e quindi questa norma andrà stralciata, rispettivamente modificata.

7. CONCLUSIONI

Il MMN. 9080 pone questioni di massima rilevanza. Senza pretendere che si raggiunga la perfezione di tutte le misure da adottare, si ritiene che la proposta avanzata sia lungimirante e convincente e costituisce un passo essenziale verso una migliore mobilità dell’agglomerato del Luganese, con una giusta combinazione di trasporto pubblico e privato.

Le argomentazioni sopra sviluppate mostrano che l’interesse pubblico per votare i crediti richiesti è prevalente a qualsiasi altra questione e che sussiste la necessità di procedere velocemente alla realizzazione delle opere previste, non ritardandone ulteriormente l’esecuzione.

In particolare i seguenti punti conosceranno delle trasformazioni positive:

- la viabilità generale verrà migliorata per rapporto a quella odierna;
- il rapporto d’uso dei trasporti pubblici verrà migliorato;
- lo sviluppo centripeto verrà incentivato;
- il risanamento ambientale otterrà risultati positivi.

Pertanto gli obiettivi prescritti dalla legge federale LPT, recentemente adottata dal popolo svizzero, verranno compiutamente messi in pratica.

Questa Commissione ritiene che, vista l’entità del credito sull’arco di 20 anni, vi debba essere un controllo più puntuale da parte dell’Esecutivo e soprattutto del Legislativo sullo stato di avanzamento dei lavori e sull’impiego delle risorse finanziarie erogate.

In questo senso sommarie assicurazioni al riguardo non bastano. La Commissione della Gestione chiede quindi al Municipio che presenti annualmente un rapporto sullo stato di avanzamento dei lavori e sull’impiego delle risorse finanziarie utilizzate. Il Municipio dovrà poi informare il Consiglio Comunale in maniera puntuale.

Per tutto quanto sopra esposto, la vostra Commissione vi invita 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 **è già stata 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 Municipio presenterà annualmente un rapporto sullo stato di avanzamento dei lavori e sull'impiego delle risorse finanziarie erogate. Il Municipio informerà in seguito il Consiglio Comunale in maniera puntuale.**
5. Il credito stanziato è adattato automaticamente alle oscillazioni dipendenti dall'adeguamento della chiave di riparto prevista al punto 3.
6. La competenza per la gestione della liquidità è delegata al Municipio, senza ulteriori richieste al Consiglio Comunale.
7. La spesa sarà registrata sul conto investimenti del Comune, sostanza amministrativa e ammortizzata secondo le apposite tabelle.
8. 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 LA MAGGIORANZA DELLA
COMMISSIONE DELLA GESTIONE
Roberto Badaracco, relatore
Lukas Bernasconi, relatore
Lorenzo Jelmini, relatore
Gian Maria Bianchetti - con riserva
Attilio Bignasca
Maruska Ortelli
Ferruccio Unternährer - con riserva

