



## MUNICIPIO

## MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 6308

- A) Politica dei posteggi del Polo di Lugano: accettazione dell'impostazione generale del Piano dei posteggi del Polo (PPP)**
- B) Anticipo opere del PTL: realizzazione di un Park and Ride provvisorio in zona Fornaci a Pazzallo**  
**Richiesta di un credito di partecipazione alle spese di fr. 2'160'000.-**  
**Richiesta di un eventuale anticipo della spesa a carico dello Stato di fr. 3'240'000.-**
- 

Lugano, 14 maggio 2003

All'On.do  
Consiglio Comunale

6900 Lugano

Onorevole Signor Presidente,  
Onorevoli Signori Consiglieri Comunali,

il Piano dei posteggi del Polo, assieme al Piano della viabilità del Polo, allestiti nell'ambito del PTL, costituisce una premessa indispensabile per ottenere i massimi benefici possibili per la mobilità, il territorio e l'ambiente dalla messa in esercizio della galleria Vedeggio - Cassarate.

Lo stesso costituisce pure il necessario documento operativo richiesto dall'Autorità federale a sostegno della domanda di approvazione e di finanziamento della succitata galleria.

Con il presente messaggio si sottopone a Codesto Onorando Consesso la politica dei posteggi del Polo di Lugano proposta nel citato documento.

Parallelamente si propone la realizzazione di un posteggio Park and Ride provvisorio in zona Fornaci a Pazzallo, al fine di migliorare l'offerta di posteggi destinati ad accogliere il traffico pendolare diretto all'agglomerato.

## A) POLITICA DEI POSTEGGI DEL POLO DI LUGANO

A partire dal 1992, preso atto degli indirizzi operativi del PTL, il Municipio ha adottato una serie di misure per la gestione dei posteggi pubblici.

Codesto consenso ha ratificato tale impostazione con l'approvazione del Messaggio municipale N. 4666 del gennaio 1995 riguardante la modifica dell'art. 15 del Regolamento sui beni amministrativi.

La Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) e il Dipartimento del territorio hanno ora allestito il Piano dei posteggi del Polo (PPP), che permette l'estensione dei citati indirizzi operativi, come più volte auspicato dal Municipio, anche a tutti i Comuni del territorio circoscritto dalla futura tangenziale del PTL, detta Omega.

Oltre a Lugano, fanno parte del comprensorio del Polo, da intendere anche in seguito come l'insieme dei Comuni, anche i territori giurisdizionali di Breganzona, Cadempino, Cadro, Canobbio, Comano, Cureggia, Cureglia, Davesco-Soragno, Gandria, Gentilino, Lamone, Massagno, Muzzano, Pambio Noranco, Paradiso, Pazzallo, Porza, Pregassona, Savosa, Sorengo, Vezia e Viganello.

Il citato Piano dei posteggi del Polo (PPP) comprende le misure che devono accompagnare l'attuazione della prima fase del PTL ed in particolare la messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate, programmata per l'anno 2008; esso si inserisce quindi organicamente nella strategia di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese (PTL).

Il PPP propone misure d'azione coordinate sui posteggi pubblici e privati all'interno del Polo luganese volte ad ottenere i massimi benefici dall'attuazione della prima fase del PTL, come pure a migliorare la mobilità, ad assicurare efficienza, sviluppo e qualità ambientale alle attività del Polo luganese.

Il tema dei posteggi è strettamente correlato con il "Piano della viabilità del Polo" (PVP) che propone un programma di misure di gestione della mobilità per i 23 Comuni del Polo Luganese.

Il PPP è uno dei documenti richiesti dall'Autorità federale nell'ambito della procedura d'approvazione delle schede di Piano direttore per l'ottenimento del sostegno finanziario alla galleria Vedeggio-Cassarate.

I dati raccolti nel 1992 e nel 2002 permettono di quantificare i posteggi pubblici e privati, con particolare attenzione a quelli attrattivi per i pendolari, e di evidenziare le misure già adottate dal Municipio coerenti con gli indirizzi del PTL, da considerare per la definizione delle misure di accompagnamento dei nuovi Park and Ride dei nodi intermodali.

Nel 2002 i 23 Comuni del Polo contavano 75'600 posteggi suddivisi in 11'700 posteggi pubblici e 63'900 posteggi privati.

Nel periodo considerato i posteggi pubblici attrattivi per i pendolari sono diminuiti a favore dei posteggi di corta durata destinati alle attività economiche (commerci, servizi, turismo, ecc.) e della residenza. In particolare si rileva come nei quartieri di Lugano non vi siano più posteggi pubblici attrattivi per i pendolari.

Come già detto, il Municipio ha infatti progressivamente messo in atto dal 1992 una pianificazione dei posteggi che ha già portato ad una importante riduzione dei posti a disposizione dei pendolari. La stessa ha permesso in dieci anni di trasformare più di 2'200 posteggi di lunga durata in posteggi non attrattivi per pendolari; riduzione corrispondente all'89%! Anche nei Comuni attorno a Lugano l'offerta di posteggi attrattivi per pendolari è stata ridotta, pur se in misura minore (- 22%).

Il censimento dei posteggi privati permette per il momento una quantificazione preliminare degli stessi.

Sono stati rilevati nel 2001 sul territorio comunale attorno alla City circa 1'600 posteggi privati, in gran parte affittati a pendolari esterni, realizzati su aree altrimenti edificabili.

## **1. L'impostazione strategica**

La prima fase di attuazione del PTL prevede, assieme alla realizzazione delle opere infrastrutturali prioritarie, una serie di misure sul sistema della mobilità che favorisca l'integrazione dei vari mezzi di trasporto (misure fiancheggiatrici).

La messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate è accompagnata da tre scelte strategiche per il Polo:

- a) alleggerire la pressione del carico stradale sugli attuali accessi sud e nord (via Besso e via San Gottardo);
- b) stabilizzare il carico di traffico stradale sull'intera rete viaria urbana in modo da rendere la circolazione fluida e senza ingorghi;
- c) creare capaci e attrattivi posteggi periferici (Park and Ride nei nodi intermodali) e potenziare il trasporto pubblico per sostenere lo sviluppo della mobilità legato alle attività economiche e residenziali del Polo.

La politica dei posteggi del PTL e del Municipio, basata sulla realizzazione dei posteggi di lunga durata per i pendolari nei nodi di interscambio periferici, è un elemento chiave per favorire lo sviluppo coordinato e congruente della mobilità integrata.

## **2. Gli obiettivi del PPP**

Il PPP definisce l'insieme delle misure d'azione sui posteggi all'interno del Polo per assicurare il raggiungimento degli obiettivi superiori di ordine territoriale, urbanistico e ambientale definiti dal PD e coerenti con le misure indicate dal Piano di risanamento dell'aria del Luganese (PRAL).

Il PPP persegue in modo specifico:

- la riduzione del traffico pendolare all'interno dell'agglomerato;
- l'eliminazione del traffico parassitario attraverso i quartieri residenziali, in particolare quello generato dalla ricerca di posteggio;
- il mantenimento di un numero adeguato di posteggi per garantire l'accessibilità e l'attrattività dei contenuti commerciali, turistici e residenziali.

Per raggiungere tali obiettivi il PPP contempla:

- la definizione dei posteggi di interscambio e dei nodi intermodali;
- le corrispondenti misure di riduzione dell'offerta di posteggi per pendolari nel Polo;
- la definizione delle misure di gestione dei posteggi pubblici;
- la verifica delle infrastrutture di posteggio pianificate a livello di PR comunale;
- una nuova regolamentazione dei posteggi privati.

### **3. Le proposte operative**

Le seguenti proposte operative concretizzano le misure necessarie in termini di dimensionamento, regolamentazione e gestione dei posteggi all'interno del Polo luganese, al fine di garantire la massima attrattività dei nuovi posteggi P+R dei nodi intermodali esterni.

#### **3.1 Nodi intermodali e posteggi di interscambio**

Il PTL prevede la realizzazione di posteggi di lunga durata di tipo P+R (Park and Ride) destinati ad accogliere prevalentemente il traffico pendolare diretto al Polo, collocati nei nodi intermodali lungo la tangenziale Omega sulle principali direttrici di accesso alla City.

Il PPP conferma le indicazioni del PD relative ai nodi intermodali del PTL.

Si prevede di mettere a disposizione degli automobilisti, entro l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate nel 2008, un totale di 2'000 posteggi.

Considerando gli 800 esistenti a Cornaredo si tratta di una maggiore offerta di 1'200 posteggi rispetto ad oggi.

Gli stessi saranno distribuiti nelle seguenti quattro strutture:

- *Nodo intermodale di Lugano Sud*  
Situato presso lo svincolo autostradale di Lugano Sud con un Park and Ride di capacità 400 posti
- *Nodo intermodale di Vezia – Pradone*  
Situato nella zona di Vezia o in altra ubicazione (studio in corso) in modo da captare il traffico proveniente dalle strade cantonali Cureglia-Vezia e Lamone-Vezia, con un P+R di capacità 300-400 posti
- *Nodo intermodale di Cornaredo*  
Situato nella zona di Cornaredo in modo da accogliere in prima fase il traffico proveniente dalla galleria e dalle Valli, con un Park and Ride di capacità complessiva di 1'200 posti, che integra gli 800 esistenti

- *Posteggio di interscambio di Viganello San Siro*  
Situato presso il terminale della linea bus urbana numero 5 per il traffico proveniente dalle zone residenziali della collina e da Gandria, con una capacità di 50-100 posti

### **3.2 Riduzione dell'offerta di posteggi per i pendolari**

La realizzazione entro il 2008 dei 1'200 posteggi supplementari nei Park and Ride dei nodi intermodali esterni deve essere accompagnata da una corrispondente riduzione dell'offerta di posteggi per pendolari all'interno del Polo.

Per ottenere questa riduzione il PPP individua **tre campi** d'azione.

#### **1. Riduzione dell'offerta di posteggi pubblici di lunga durata**

Lugano non dispone più di posteggi di questo tipo.

In base ai dati del censimento vi sono comunque 860 posteggi gratuiti di lunga durata nei Comuni del Polo all'interno della zona raggiungibile tramite i trasporti pubblici a partire dai nodi intermodali (zona di influenza).

Si tratta quindi di intervenire su questi posteggi nei Comuni attorno a Lugano, trasformandoli in posteggi zona blu o a pagamento, se corrispondono ad un effettivo fabbisogno di posteggi di corta durata legato alle attività economiche (commerci, servizi, turismo, ecc.) o residenziali della zona interessata, oppure eliminandoli (sostituiti dai Park and Ride esterni).

#### **2. Maggior controllo sull'uso dei posteggi pubblici di corta durata**

Nella zona di influenza dei Park and Ride si contano attualmente ca. 1'850 posteggi in zona blu o di corta durata, di cui 1'600 a Lugano, ricavati in gran parte dalla trasformazione di posteggi di lunga durata effettuata dal 1992 ad oggi. Si valuta che circa il 45% di questi (cioè 720 posteggi) sia ancora regolarmente occupato da pendolari a causa della mancata realizzazione dei posteggi Park and Ride dei nodi intermodali previsti dal PTL.

Al momento dell'apertura dei nuovi Park and Ride, da tempo sollecitata dal Municipio, il controllo sistematico di polizia permetterà di liberare tali posteggi, trasferendo questo traffico nei nodi intermodali.

#### **3. Riduzione dei posteggi privati affittati a pendolari**

Come già detto, all'interno del Polo sono stati rilevati almeno 1'600 posteggi privati, realizzati in aree libere senza la rispettiva edificazione, generalmente affittati a pendolari.

Questi posteggi sono destinati ad essere sostituiti da costruzioni poiché situati su aree ad alto potenziale edificatorio, oppure saranno convertiti per i fabbisogni del Centro storico. L'apertura e l'attrattività dei Park and Ride dei nodi intermodali esterni risulterà determinante ai fini di questa riconversione di posteggi privati.

### **3.3 Regolamentazione e tariffe dei posteggi pubblici**

Nel Polo luganese nel 2002 si contano 5'500 posteggi a pagamento, di cui 2'100 sono con controllo d'accesso centralizzato (barriera) e 3'400 con parchimetro singolo o collettivo, e 2'600 posteggi gratuiti di corta durata (nel nostro Comune gestiti mediante Zona blu).

1. I posteggi di primo livello a pagamento centralizzato con barriera esistenti sono confermati nella loro ubicazione. Questi posteggi permettono un migliore controllo e l'applicazione di tariffe differenziate a seconda della durata di sosta.

Sulla base di valutazioni caso per caso sul funzionamento e sul fabbisogno locale verranno, se necessario, ridefinite le tariffe allo scopo di penalizzare la sosta di lunga durata (pendolari) e favorire la sosta per gli utenti di tipo non sistematico (turismo, affari, acquisti, ecc.). Queste indicazioni saranno oggetto di una fase successiva del PPP.

2. I posteggi di secondo livello a pagamento con parchimetro sono destinati a soddisfare le necessità delle attività dei quartieri; la loro gestione deve essere mirata a:

- scoraggiare la sosta dei pendolari tramite tariffe adeguate e controlli;
- soddisfare la domanda effettiva tramite una corretta rotazione risultante dal limite massimo di sosta, dalla tariffa applicata e dai controlli. Nel limite del possibile è da prevedere l'introduzione di distributori centralizzati di nuova generazione che permettono di applicare tariffe progressive;
- armonizzare l'offerta in ambito urbano per evitare il traffico parassitario attraverso i quartieri residenziali.

3. I posteggi di terzo livello (zone blu) devono essere destinati nella maggior misura possibile alle necessità dei quartieri, al fine di mantenere l'attrattività delle aree centrali anche per la residenza e nel contempo non essere attrattivi per i pendolari.

### **3.4 Condizioni per la realizzazione di nuovi posteggi**

#### **1. Posteggi pubblici**

La realizzazione di un posteggio pubblico, attualmente indicato nei Piani regolatori comunali, non può prescindere dalla verifica della sua effettiva necessità, sulla base dei principi operativi del PPP.

Nuovi posteggi pubblici possono essere realizzati se si dimostra che in un determinato comprensorio (zona di influenza del posteggio) c'è un fabbisogno di posteggi non coperto, oppure se il nuovo posteggio sostituisce dei posteggi esistenti, come quelli laterali dispersi lungo le strade interne ai quartieri.

La realizzazione di un posteggio pubblico deve sopperire in generale alla insufficiente realizzazione di posteggi per visitatori e clienti da parte dei privati e, in casi particolari per soddisfare la domanda di posteggi per residenti.

I nuovi posteggi pubblici all'interno del Polo non dovranno in alcun caso risultare attrattivi per i pendolari.

Il Municipio rileva che questo modo di operare è già stato applicato e approvato dall'Autorità cantonale per le varianti di PR dei posteggi di Piazza Castello e del comparto PQ4. La stessa metodologia è stata applicata per la variante del Palace.

## 2. Posteggi privati

Il Municipio ha sempre chiesto, nell'ambito delle varie consultazioni promosse dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) relative al PTL, una uniformizzazione delle normative sui posteggi per i Comuni del Polo.

Nel merito informiamo che il Dipartimento del territorio sta allestendo un Regolamento da applicarsi a livello cantonale, che permetterà di allineare le norme di applicazione del Piano regolatore (NAPR) di tutti i Comuni della corona a quelle di Lugano.

Infatti le NAPR di Lugano sono già coerenti con questa impostazione e la prevista applicazione di una regolamentazione cantonale comporterà solo leggere modifiche puntuali, che non mutano le attuali possibilità di realizzazione.

## 3.5 Segnalazione dinamica dei posteggi

Grazie alla telematica, prospettata dal PTL per i comuni dell'area centrale del Polo, sarà possibile realizzare un sistema informativo di segnalazione dinamica dei posteggi comunali per:

- informare sulle possibilità di posteggio;
- guidare gli automobilisti verso le aree di sosta disponibili più vicine alla destinazione desiderata;
- diminuire il "traffico parassita";
- migliorare l'efficienza e l'organizzazione.

## 4. CONCLUSIONI

Le misure di interesse intercomunale verranno attuate in modo coordinato in collaborazione con la CRTL e il Cantone, entro l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate.

La concretizzazione delle misure sarà oggetto di una fase successiva nella quale i Comuni, come finora, saranno direttamente coinvolti.

## **B) REALIZZAZIONE DI UN PARK AND RIDE PROVVISORIO IN ZONA FORNACI A PAZZALLO**

Il Piano dei trasporti del luganese prevede di poter disporre di un posteggio di attestamento di lunga durata per i pendolari (Park and Ride) provenienti dallo svincolo autostradale di Lugano sud e dalla parte sud del luganese, allo scopo di assicurare una corretta distribuzione dei posteggi lungo la tangenziale "Omega" al momento della messa in esercizio della Galleria Vedeggio-Cassarate.

A seguito dell'interpellanza presentata nel luglio 2001, che proponeva l'anticipo o addirittura l'assunzione da parte della Città delle spese di studio e di realizzazione di alcune opere previste dal PTL ritenute particolarmente urgenti per il centro dell'agglomerato, tra le quali figurava pure la formazione di un Park and Ride nelle vicinanze del citato svincolo autostradale, su sollecitazione del vostro esecutivo veniva costituito un gruppo di lavoro composto da rappresentanti del Dipartimento del territorio, della Commissione regionale dei trasporti del luganese e del Dicastero della nostra Città, con il compito di esaminare le diverse problematiche e formulare proposte per la loro realizzazione.

Per quanto riguarda la citata opera, il gruppo istituito, individuato un suo possibile inserimento provvisorio in zona Fornaci a Lugano, ha fatto allestire un progetto dell'opera, finanziato tramite il credito stanziato dal Gran Consiglio per la progettazione di opere prioritarie di prima fase del PTL.

### **1. Descrizione del progetto**

L'intervento consiste nella realizzazione di un parcheggio per circa 400 veicoli su un'area di 16'000 m<sup>2</sup> di proprietà dello Stato del Cantone Ticino situata in zona Fornaci nel Comune di Pazzallo.

Lo stesso si sviluppa su due settori suddivisi da un esistente riale a cielo aperto, che viene mantenuto e valorizzato.

L'accesso al posteggio viene garantito da due punti, con sole manovre di svolta a destra allo scopo di non intersecare i flussi di traffico lungo la strada cantonale del Pian Scairolo. I veicoli provenienti dall'uscita autostradale di Lugano sud e da Paradiso utilizzeranno l'accesso nord situato sotto il viadotto autostradale dopo aver compiuto la rotonda di Pambio-Noranco, mentre quelli provenienti dal Piano Scairolo accederanno direttamente dall'entrata sud situata prima della citata rotonda. L'uscita prevede maggiori possibilità di scelta.

All'interno del posteggio verrà situato il capolinea di una nuova linea di bus urbani.

Si ritiene infatti indispensabile per l'attrattività del Park and Ride assicurare il trasporto verso il Centro città con un servizio navetta rapido e comodo del tutto simile a quello dello stadio di Cornaredo.

La circolazione stradale interna sarà a senso unico e il passaggio da un settore all'altro è garantito da una rotonda che consentirà nel contempo al bus urbano di eseguire la manovra di svolta per rientrare verso Lugano.

Il posteggio è progettato e predisposto per la posa di un sistema di barriere automatiche per il controllo degli accessi, allo scopo di riservarlo ai pendolari che proseguono con il bus navetta verso il centro di Lugano. L'esigenza di questo sistema di controllo verrà tuttavia definita dopo un sufficiente periodo di prova.

Le corsie di accesso e di scorrimento interno sono previste con rivestimento in miscela bituminosa, mentre la superficie destinata a parcheggio viene realizzata con elementi grigliati allo scopo di smaltire nel terreno la maggior parte delle acque meteoriche.

Il posteggio sarà convenientemente illuminato mediante la posa di appositi candelabri.

Pure prevista una adeguata sistemazione delle aree verdi e delle scarpate dell'esistente riale mediante tecnologie bioingegneristiche.

Conformemente alla legge sulla protezione dell'ambiente, il progetto di posteggio Park and Ride provvisorio delle Fornaci é stato oggetto di un esame di impatto ambientale, risultando nei limiti posti dalle rispettive ordinanze per quel che concerne l'inquinamento fonico e dell'aria, senza contare il beneficio indotto dal minor traffico veicolare sulla tratta stradale Fornaci - Lugano Centro.

## **2. Preventivo di spesa**

I costi complessivi per la realizzazione degli interventi precedentemente descritti sono così riassunti:

1. Opere da impresario costruttore e di pavimentazione	fr. 3'725'000.-
2. Impianto illuminazione	fr. 45'000.-
3. Impianto barriere automatiche per la gestione del posteggio	fr. 470'000.-
4. Opere a regia e imprevisti	<u>fr. 460'000.-</u>
Onorari	fr. 4'700'000.-
	<u>fr. 318'000.-</u>
IVA 7.6 %	fr. 5'018'000.-
	<u>fr. 382'000.-</u>
<b>TOTALE</b>	<b><u>fr. 5'400'000.-</u></b>

L'opera sarà finanziata nella misura del 60% dallo Stato del Cantone Ticino e del 40% dalla Città di Lugano, conformemente alla ripartizione prevista per le opere dei Piani di pronto intervento del PTL.

Tenuto conto che il Cantone parteciperà alla spesa nella misura di fr. 3'240'000.-, l'onere effettivo a carico del Comune ammonterà di conseguenza a fr. 2'160'000.-.

Alla spese di realizzazione del posteggio andranno aggiunti i costi non coperti della nuova linea di trasporto pubblico Park and Ride - Centro città e per la gestione del posteggio, che saranno assunti dallo Stato e dal Comune in ragione del 50% ciascuno nell'ambito del relativo mandato di prestazione, e finanziato dalla Città tramite il contributo alla TPL SA per la gestione corrente.



2. E' ratificata la convenzione fra lo Stato e la Repubblica del Cantone del Ticino, il Comune di Lugano e la Trasporti Pubblici Luganesi SA, relativa alla realizzazione e alla gestione del Park and Ride provvisorio in zona Fornaci a Pazzallo.
3. E' concesso un credito di fr. 2'160'000.- quale partecipazione della Città ai costi di realizzazione dell'opera.
4. La spesa sarà registrata sul conto investimenti del Comune, sostanza amministrativa, e ammortizzata secondo le apposite tabelle.
5. E' concesso un eventuale anticipo della spesa a carico dello Stato e la Repubblica del Cantone del Ticino di fr. 3'240'000.-, che sarà contabilizzato in un conto separato di bilancio.
6. I crediti (indice dei costi ottobre 2002) saranno adeguati alle giustificate variazioni dell'indice di costo delle costruzioni.

Con ogni ossequio.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:  Il Segretario:

Arch. dipl. ETH, G.  Loppi lic. oec. HSG

ris. mun.: 8 maggio 2003

COMUNE DI PAZZALLO

COMUNE DI PAZZALLO

COMUNE DI PAMBIO-NORANCO

**408 posti auto**  
Serago

